Histoire de Guerre Blindés & Matériel

L 17839 - 84 - F: 6,90 € - RD

Belgique: 7,90 €. Canada: 8,20 CS. Luxembourg: 7,10 €. Maroc: 66,00 DH

GBM

Histoire de GUERRE, BLINDÉS & MATÉRIEL

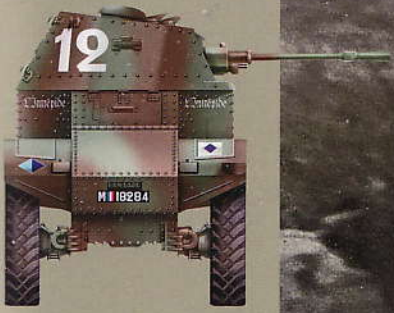
www.blindes-materiel.com

84

AOUT SEPTEMBRE 2008

LE MAGAZINE DE L'INÉDIT

TOUS TERRAINS
Laffly V 10 précurseur de la Jeep



BAROUD 40
Le 2e GRDI se sacrifie sur l'Oise

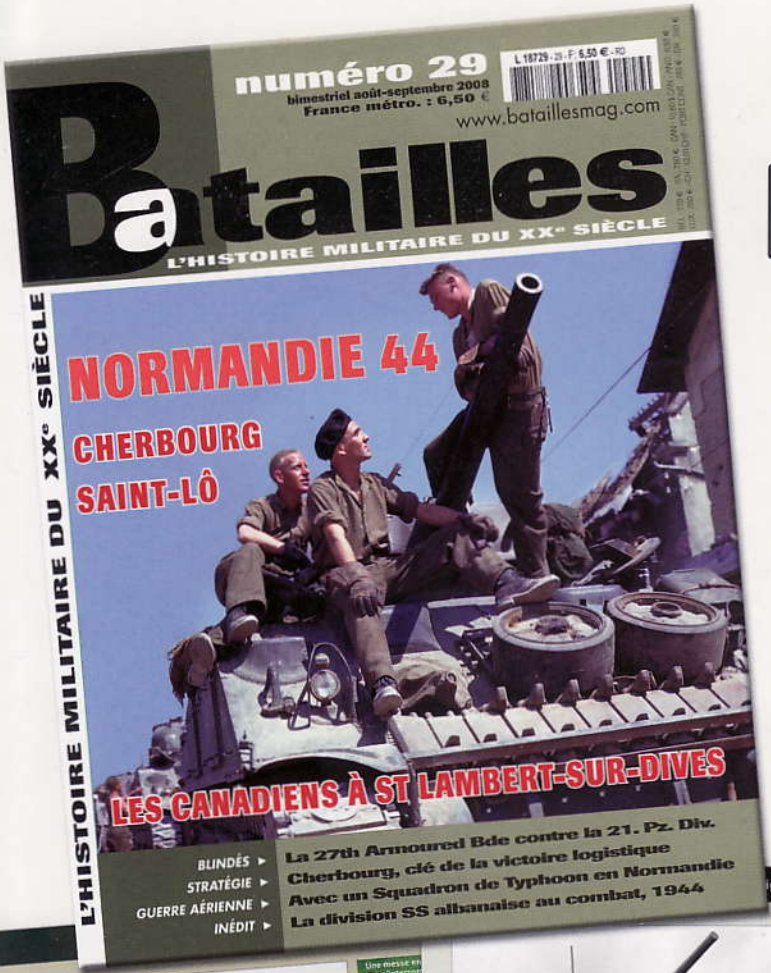
ÉVÉNEMENT
La bataille de Crécy-sur-Serre, de la réalité à l'écran

La vérité sur LES ACG1 BELGES

14-18

De Dion-Bouton

Musée de l'artillerie à Draguignan


numéro 29
bimestriel août-septembre 2008
France métro. : 6,50 €
www.bataillesmag.com
Batailles
L'HISTOIRE MILITAIRE DU XXe SIÈCLE
NORMANDIE 44
CHERBOURG
SAINT-LÔ
LES CANADIENS À ST LAMBERT-SUR-DIVES
BLINDÉS ▸ La 27th Armoured Bde contre la 21. Pz. Div.
STRATÉGIE ▸ Cherbourg, clé de la victoire logistique
GUERRE AÉRIENNE ▸ Avec un Squadron de Typhoon en Normandie
INÉDIT ▸ La division SS albanaise au combat, 1944

NOUVEAU

Batailles 29

A suivre dans ce 29e numéro de Batailles consacré à la campagne de Normandie, l'engagement de la 27th Armoured Division le 6 juin 1944, d'un groupe tactique canadien à Saint-Lambert, du 19 au 21 août, lors de la fermetrure de la poche de Falaise, d'un Squadron de Typhoon de la Royal Canadian Air Force pendant toute la Bataille de Normandie.

A découvrir également les sorts bien différents de Cherbourg, grand port essentiel au ravitaillement allié, vite remis en état par ceux-ci, et de la ville de Saint-Lô, chef-lieu de la Manche, quasiment détruite dans la nuit du 6 au 7 juin 1944 par la Royal Air Force, sns douote parce qu'elle ville un important noeud routier, mais sans pour autant accélérer la victoire alliée...

bon de commande p. 81

gade en Normandie (1)
17
Les Canadiens à Saint-Lambert
Le 21 août, la pression diminue

LA 27TH ARMOURED BRIGADE VS LA 21.PANZERDIVISION
LES CANADIENS A SAINT-LAMBERT
UN SQUADRON DE TYPHOON EN NORMANDIE
CHERBOURG, CLÉ DE LA VICTOIRE LOGISTIQUE
LA DESTRUCTION DE SAINT-LÔ
LA DIVISION SS ALBANAISE AU COMBAT, ÉTÉ 44
ETC .

84 pages
★
format
230x300 mm
★
6,50€
en kiosque

www.blindes-materiel.com

GBM
Histoire de
GUERRE, BLINDÉS & MATÉRIEL

84
AOÛT
SEPTEMBRE
2008

Directeur de la publication, rédacteur en chef :
François Vauvillier

Directeur de la rédaction : Jean-Marie Mongin

Assistante de la Direction Générale : Sandrine Régat 01 40 21 18 26

Chef de fabrication : Géraldine Mallet

Principaux collaborateurs :
J.-F. Antoina, P.-F. Aujas, R. Avignon, E. Barbanson, S. Bonnaud, P. Bouchery, D. Coste, E. Dagnicourt, P. Danjou, S. Ferrard, R. Fontbonne, G. François, Ch. Grégoire, A. Hohnadel, A. Laffargue, L. Lecocq, P. Malmassari, J.-Y. Mary, G. Mazy, R. Potié, A. Salles, E. Schwartz, J. Sicard, P. Touzin, Ph. Trutmann, H. de Wailly
Et Jean-Gabriel Jeudy qui demeure bien vivant à travers ces pages.

DÉPARTEMENT PUBLICITÉ
(Fax : 01 47 00 51 11)
Chef de publicité : Sandra Villermois 01 40 21 17 94
Équipe de publicité : Séverine Piffret 01 40 21 17 99
Graphistes : Géraldine Mallet 01 40 21 18 22
Aurélie Saintecroix 01 40 21 07 08

DÉPARTEMENT COMMERCIAL
(Fax : 01 47 00 20 75)
Directeur marketing et commercial : Pascal Da Silva 01 40 21 15 33
Responsables commerciales : Christine Vichy 01 40 21 75 34
et Nathalie Toutain 01 40 21 15 39
Attachée commerciale : Priscilla Mirel 01 40 21 06 04

SERVICE CLIENTS
Abonnements et vente par correspondance
Hayette Amar, Françoise David, Sanaa Himri, Laudine Aimé
N° Indigo 0 820 888 911
0,118 € TTC / MN
Pour l'étranger : + 33 140 211 796
e-mail : vpc@histecoll.com
e-mail : abonnement@histecoll.com

RÉDACTION ET GRAPHISME
Secrétaire général de la rédaction : Pierre Gavigniaux
Rédaction : Gil Bourdeaux, Yves Buffetaut, Christophe Camilotte, Philippe Charbonnier, Antonin Collet, Jean-François Colombet, Jean-Marc Deschamps, Denis Gandilhon, Morgan Gillard, Raymond Giuliani, Magali Masselin, Aurore Mathieu, Eric Micheletti, Jean-Pierre Parlange, Nathalie Senhadji, Nicolas Stratigos, Alexandre Thers, Jean-Louis Viau.

DÉPARTEMENT GESTION
Administrateur adjoint : Chantal Raynaud
Comptabilité : Alain Thibout et Jean-Nicolas Kalkias.
Secrétaire générale : Laetitia Quinton ✆ 01 40 21 18 24

Directeur des systèmes d'information : Jacques Tollu.
Administrateur du site : Antoine Viau.

RÉDACTION, PUBLICITÉ
Histoire & Collections – 5, avenue de la République,
75541 Paris Cedex 11.

N° Indigo 0 820 888 409
Téléphone pour l'international : + 33 140 211 820
Fax. : 01.47.00.51.11

TARIFS D'ABONNEMENT
(1 an) : France : **36,50 €**
DOM-TOM & Autres pays : **44,00 €**

Vente en kiosque : MLP.
Service des ventes kiosque : Sordiap.
Contact : Laurent Charrié, 01 42 36 80 92. E-mail : lcharrie@sordiap.fr
Vente au détail : librairie ARMES & COLLECTIONS
19, avenue de la République. 75011 Paris. ✆ 01 47 00 68 72

DISTRIBUTION À L'ÉTRANGER
Diffusion en Belgique : Tondeur Diffusion,
Avenue Van Kalken, 9. B-1070 Bruxelles.
Abonnements ✆ 02/555.02.17. Un an : 43 €.
Administration des ventes ✆ 02/555.02.21. Fax : 02/555.02.09.
FORTIS 210-0 402 415-14. E-mail : press@tondeur.be
Italie : Tuttostoria, Ermanno Albertelli Editore.
BP 395. 43 100 Parma.
USA : RZM Imports Dist.,
PO Box 995, Southbury, CT 06 488.

Histoire de Guerre, Blindés & Matériel est une publication du groupe *Histoire & Collections*, SA au capital de 182 938,82 €.
Siège social : 19, avenue de la République, 75011 Paris.
Président-directeur général : François Vauvillier.
Vice-président : Jean Bouchery. Directeur général : Jean-Marie Mongin.
Principaux associés : F. Vauvillier, J.-M. Mongin, E. Micheletti
E-mail : blindes-materiel@histecoll.com
N° CPPAP : 0109 K 79212
N° ISSN : 1956 - 2497

Traitement de l'image : Studio graphique A&C / Julien Ghys
Impression : Léonce Deprez, zone industrielle, 62620 Ruitz
Printed in France/Imprimé en France
© Copyright Histoire & Collections 2008.

Reproduction interdite sans accord écrit préalable.

A la une Autos blindés ACG1 18

Motorisation 14-18 Camions De Dion 12

Événement 1940 à l'écran 8

Terrain et opérations La 345e à Crécy 48

Transmissions L'ER 27 36

Antichar Le 47 Mle 1939 78

Véhicules tactiques Les Laffly V 10 60

Terrain et opérations Le 2e GRDI 70

Artillerie Le musée de Draguignan 30

EDITORIAL

GBM DEVIENT GBM

« *Ressemble à ce que tu es* », disaient avec sagesse les Anciens.

Depuis maintenant presque deux ans, *Histoire de Guerre, Blindés & Matériel* s'est imposé auprès des passionnés qui savent exactement ce qu'ils vont y trouver : une « *doc infernale, incroyable, stupéfiante* » — comme le répète en *leitmotiv* votre courrier — sur des sujets impossibles à trouver ailleurs dans la presse spécialisée.

Ce numéro 84 marque un nouvel approfondissement de notre politique éditoriale consistant à puiser aux **archives directes** (constructeurs, établissements, unités, anciens) la substance qui fait de **GBM** ce magazine unique, littéralement truffé de photos inédites, de profils créés spécifiquement et de textes historiques et documentaires jamais lus nulle part auparavant.

À cet égard, l'article sur les *autos blindés* ACG1 du corps de cavalerie belge de 1940 est particulièrement exemplaire de l'approche de **GBM**, puisqu'il s'agit du fruit de *deux* recherches en archives menées pendant plusieurs années en parallèle, à Bruxelles et à Paris, et qui se sont trouvées réunies pour qu'enfin soit écrite la vérité sur ce sujet passionnant.

Nous évoquons la couverture, restons-y. La forme graphique de notre logo jusqu'au dernier numéro créait une certaine hésitation : le titre de votre magazine favori était-il l'ancien *Histoire de Guerre*, ou le nouveau *Blindés & Matériel*, ou la synthèse des deux ainsi que je le conçois ?

Conscient de ce problème, j'ai dès l'origine imposé, dans les textes, les notes, les renvois, le sigle **GBM**. Et avec ce n° 84, j'ai pris la décision d'aller au bout de la logique, en traduisant graphiquement ce qui est devenu pour tous une facilité de langage fort commode. *GBM devient donc GBM.* Vous n'y serez pas perdus, puisque vous y êtes chez vous.

François Vauvillier

GBM
84
Magazine l'inédit
2175
829
La vérité sur
LES ACG1 BELGES
14-18

En couverture.
L'« auto blindé lourd » Renault ACG1 du corps de cavalerie belge, alias AMC 35 dans l'armée française, est resté pendant deux tiers de siècle entouré de bien des mystères. Aujourd'hui, GBM dévoile la vérité à ses lecteurs.
(Photo coll. Georges E. Mazy, mise en couleurs L. Lecocq)

GBM
Histoire de
Guerre, Blindés & Matériel

VOS RÉACTIONS, VOS

C'est affreux, c'est trop bien !

Bonjour MM. Vauvillier et collaborateurs, ces quelques lignes pour vous féliciter de votre travail dans **GBM**. Non seulement il fallait oser, mais en plus beaucoup de passionnés (dont je fais partie) attendaient un tel magazine. Mais trop c'est trop, je pratique le modélisme et à chaque article présentant un matériel, j'ai envie de trouver la maquette pour la faire et de créer le petit décor pour la mettre en situation. Mais le temps me manque entre deux parutions (et les modèles aussi), alors je stocke dans les placards.

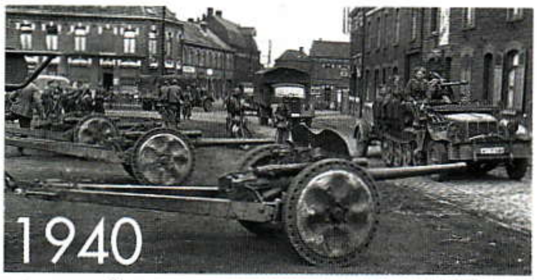
Blague à part, continuez de nous faire découvrir ou redécouvrir cette « armée magnifique » au travers des dossiers techniques et des récits vécus que j'apprécie tout particulièrement. Bonne continuation et encore merci pour votre travail formidable.

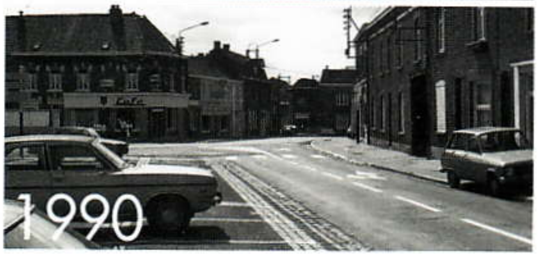
Guillaume Ebrard *(par internet le 16 juin)*

Localisations dans le Nord

Je suis heureux d'avoir pu localiser, grâce à M. Dubois (**GBM** 83 page 4), la photographie des Somua S 35 à Haspres. Je suis pourtant passé là-bas lorsque j'avais refait l'itinéraire du 4e cuirassiers, mais pas sur cette route qui n'est pas le chemin le plus court dans le déplacement. Il s'agit donc du peloton Dauger, le 19 au matin.

Toujours dans **GBM** 83, mais cette fois page 35, la fameuse photographie des 47 AC tractés n'a pas été prise à Landrecies mais à Wavrin (ouest de Lille). Les Allemands appartiennent à la 7. PzDiv. Cette photo a donc été prise très tôt le 28 mai. De nombreuses unités françaises sont passées dans les environs immédiats de Wavrin (2e et 5e DINA, 9e et 25e DIM, etc.) mais je pencherais pour des pièces appartenant à la 9e DIM, car elle a réussi à franchir le canal avant que les ponts du canal de la Deule ne sautent. Il pourrait en ce cas s'agir de pièces défendant le canal, que les Allemands auraient amenées sur la place après avoir occupé Wavrin. Dans ce secteur, ce n'était pas le matériel français abandonné qui manquait.





Régis Potié (GBM)

Adieu Robert Le Bel

Une vie de char (Duclot éd., 1984) est l'un des livres sur la campagne de 1940 qui a marqué les soirées de ma jeunesse. Robert Le Bel y dépeint avec grand talent ses combats en tant que chef d'un peloton de chars légers Hotchkiss au sein du 11e RDP de la 3e DLM.

Depuis plusieurs années, je le côtoyais avec plaisir au sein de *La Blanche & Rouge*, l'amicale des anciens du corps de cavalerie de 1940, dont il était un membre très actif. J'ai aujourd'hui la douleur de vous annoncer son décès dans sa 94e année.

Robert Le Bel
UNE VIE
DE CHAR
RÉCIT DE GUERRE
10-15 MAI 1940
La première grande bataille de chars
de la guerre moderne
Un ancien chef d'équipages raconte...

Robert Le Bel a toute sa vie été un fervent défenseur de la mémoire des combats de 1940. N'est-ce pas grâce aux efforts de tous ces vétérans qu'un jour est née notre passion pour cette période, passion que nous relayons maintenant régulièrement dans les colonnes de **GBM**. Robert, vous pouvez reposer en paix, la relève est assurée.

Érik Barbanson (GBM, secrétaire général de *La Blanche & Rouge*)

À Stonne, sur les traces de la bataille

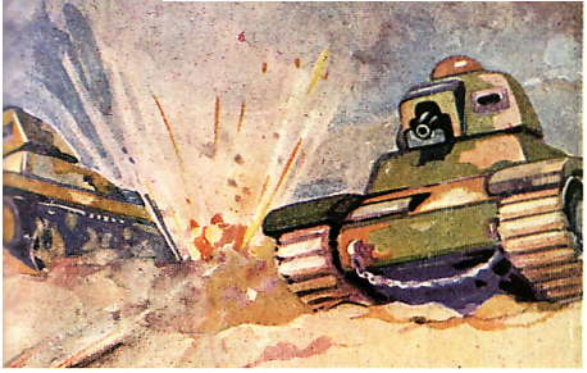
Le 24 et 25 mai, l'association Ardennes 1944 en partenariat avec le musée Mai-juin 40 de Semuy, organisait son deuxième rallye pour engins militaires « Stonne 2008 ». Une vingtaine de véhicules d'époque avaient été rassemblés sur les bords du canal des Ardennes avant de parcourir un circuit d'une centaine de kilomètres dans le Sedanais. Au programme, visite commentée des hauts-lieux de la bataille du Mont-Dieu : Tannay, les fermes des Cendrières, de la Polka et Sy avec bien sûr le point d'orgue sur la butte de Stonne et son B 1*bis*. Les véhicules français de

Aimé SALLES
Opération
I.R.M.A.
1919 à 1944
de la TSF à la Radio

A paraître
1919-1944 De la TSF à la radio
d'Aimé Salles
Le second volume d'une série de trois DVD consacrés au matériel radio de conception française des origines à 1960 est actuellement sous presse et sera disponible à partir du 6 octobre. Ce second volume est consacré à la période de 1919 à 1944 (le premier volume couvrant la période 1900 à 1918 est encore disponible). Nos lecteurs intéressés par le matériel radio trouveront dans ces DVD, lisibles sur PC Windows XP ou Vista, une documentation très complète (fiches techniques, photos, schémas) sur les appareils réalisés — plus de 350 références dans ce vol. 2 — et des informations permettant d'apprécier l'évolution de la radio militaire sur un peu plus d'un demi-siècle.

Le prix de vente de chaque DVD est de 39 € franco.
Contact : Aimé Salles, 18*bis*, rue Barbès, 92400 Courbevoie.
Tél. : 01 43 33 39 21 ou mail irmaproject@free.fr

ORGANISATION - UNITÉS - CARTES - ORDRES DE BATAILLE
Le Forum des historiens passionnés
Les discussions autour des articles de GBM
Armée de Terre Française 1940
ATF 40
HTTP://WWW.ATF40.FR



Le « moteur combattant », image-mascotte de GBM
(Détail de la couverture de La Science et la Vie, janvier 1940)

QUESTIONS, VOS APPORTS À GBM

1940 étaient représentés dans le convoi par deux side-cars Gnôme & Rhône AX2, une Peugeot 202 de réquisition, une camionnette Citroën type 23 et le désormais célèbre tracteur Citroën-Kégresse P 17 E. Les collectionneurs se sont donnés rendez-vous pour l'édition « Stonne 2010 » qui sera celle, à ne pas manquer, du 70e anniversaire.

Nicolas Conreur, vice-président d'*Ardennes 44*

Et un Lorraine 28 de plus, un !

J'ai noté et apprécié, dans **GBM** 81, la voiture de dragons portés Lorraine 28 au 1/48e réalisée par M. Bourdilleau. Il n'y a pas de hasard : votre article de **GBM** 74 a suscité bien des réalisations. La mienne *[ci-contre]* est au 1/72 et en plastique. De plus, je me suis permis de copier insigne et plaque minéralogique. Votre extraordinaire publication permet de réaliser un nombre incroyable de maquettes, soyez-en remerciés.

VDP Lorraine 28, création au 1/72.

Georges Nemoz *(par internet)*

FV Nous sommes remerciés justement en voyant les réalisations tirées des articles de **GBM**. Tous nos profils ont vocation à fournir de l'inspiration et des décorations exactes utiles aux maquettistes. Et bravo à vous pour cette maquette originale.

ILS ROULENT...

Vu à Saumur lors des journées des 10-11 mai, ce beau HOTCHKISS (LAFFLY) W 15 T TRACTEUR DE 47 appartient aux collections du musée. Au volant, un absolu passionné de matériel français, grand professionnel de la maquette (société Cocktail Distribution) et soutien indéfectible du musée des blindés, Richard Laigneau.

Tout relire une 2e fois pour ne rien manquer

Il n'est plus nécessaire de faire l'éloge de votre magazine, il est tout simplement magnifique. La mise en page, les documents techniques, l'historique, que ce soit de 14-18 ou de 39-40, on est obligé de tout relire une deuxième fois pour ne pas louper un mot, une phrase. C'est l'enthousiasme. Mon coup de cœur pour **GBM** 83 va au Laffly V 10 M. Il faut à tout prix en suivre la restauration, du début à la fin. Je tire un coup de chapeau à ceux qui restaurent nos véhicules, qui font revivre le bruit du moteur, l'odeur et nous donnent le plaisir de les voir évoluer, comme l'écrivent si justement Didier Coste et Patrick Loeltz. Pour ne pas être le dernier à lire votre magazine, je m'abonne.

Jean Brusselaers, 06100 Nice

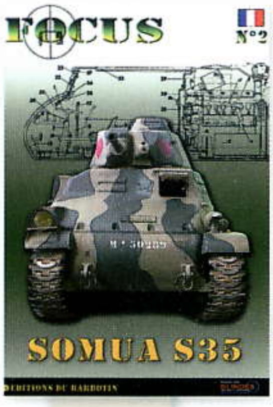
FV Merci de ces mots, pour eux et pour nous. Le petit V 10 M n'a pas fini de révéler des surprises. La preuve absolue que l'exemplaire retrouvé est bien celui qui a roulé en 1939-1940 vient d'être apportée, nous en reparlerons bientôt. Mais dans ce numéro, comme promis, place à la partie historique, pour débuter.

L'armée de l'armistice et le CDM

J'ai découvert votre fantastique revue avec le n° 74 et depuis, c'est avec impatience que j'attends pendant deux mois la sortie du nouveau numéro. Quel dommage que cette revue ne soit pas mensuelle. Est-ce dans vos projets ? D'autre part, ferez-vous un ou des articles sur le matériel de l'armée de l'armistice ainsi que sur le matériel « planqué » à la dissolution de celle-ci ? Encore bravo et merci pour votre fabuleux travail qui nous fait connaître et aimer ceux de 40 et leurs matériels.

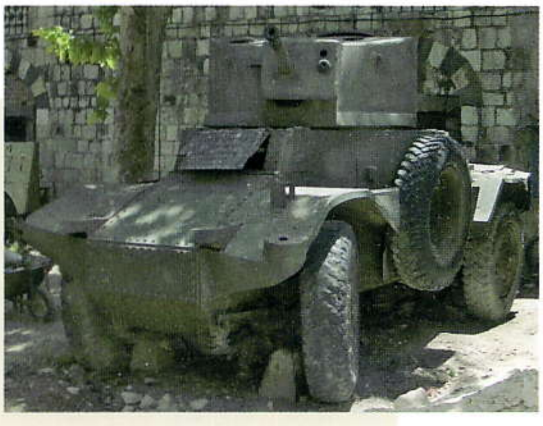
Michel Boinet, 02110 Seboncourt.

FV Aucune mensualisation n'est prévue, ce serait un travail écrasant. Sur la seconde question, bien des choses restent à écrire sur le service CDM (camouflage du matériel) organisé par le commandant Mollard. Le même qui, en 1939-40, chapeautait les questions de motorisation à la section de l'armement et des études techniques (SAET) de l'état-major. Levons un coin du voile : Stéphane Ferrard prépare en ce moment même pour **GBM** une étude sur les projets de chars Somua « améliorés », officiels et clandestins, de la période postérieure à l'armistice.



Vient de paraître
SOMUA S 35 (FOCUS)
de Pascal Danjou
Voici le numéro 2 de la nouvelle collection qui, dans un même format, complète et prolonge les fameux *Trackstory*. Dans cette nouvelle collection *Focus*, le propos principal est de présenter visuellement, sous toutes les coutures et dans les moindres détails, un véhicule blindé conservé au musée de Saumur. Nous découvrons donc l'un des quatre S 35 conservés dans le monde (les trois autres étant à Bovington, Aberdeen, et Kubinka) sous des angles et avec des gros plans que les maquettistes, notamment, apprécieront au plus haut point. La partie historique n'est pas négligée pour autant, grâce à un premier chapitre bien détaillé et illustré retraçant l'histoire technique de notre char de cavalerie de 1940.
Éditions du Barbotin 2008

ELLE EST DANS CE NUMERO...



D'un de ses voyages au Proche-Orient, Henri de Wailly a rapporté un reportage photographique présentant les véhicules figurant dans les extérieurs du musée militaire de Damas. Quelle ne fut pas sa surprise de tomber sur cette rare AMD PANHARD (➡ *pages 70-77*). **Celle du musée des blindés de Saumur** (➡ *GBM 80 page 6 et GBM 81 page 8*) **n'est donc pas la seule. L'AMD de Damas a ceci de particulier qu'il s'agit de la version 178 B d'après-guerre, très facilement reconnaissable à sa tourelle quasi cylindrique FL 1 et à sa roue de secours au côté gauche.**

Le sujet central de notre dernier numéro a, comme nous le supposions, suscité le plus vif intérêt de la part de nos lecteurs belges. Réactions.

NOS LECTEURS L'AFFIRMENT : LA NEUTRALITÉ BE

LA "TRAHISON" DU ROI DES BELGES
par Albert TIRTIAUX
LA VÉRITÉ
par des documents historiques illustrés de photogravures et carte
Prix : 15 Francs
112e MILLE

La capitulation de l'armée belge le 27 mai 1940 a soulevé une terrible polémique en France, mais aussi et surtout en Belgique. L'ouvrage ci-dessus, paru en 1941, best-seller pour son temps, est une « *défense et illustration* » de la position du roi Léopold III face à l'accusation de trahison. *(Coll. F. Vauvillier)*

Choix et conséquences de la neutralité

Suite à l'article de Jean-Claude Delhez paru dans **GBM** 83, j'estime nécessaire de rappeler les événements qui ont poussé la Belgique à adopter, le 28 octobre 1936, une politique d'indépendance et de préciser les conséquences militaires réelles de cette neutralité.

Pendant la Grande Guerre, la Belgique demande aux garants qui lui restent (France et Angleterre) une rectification de frontières afin d'obtenir après le conflit un territoire « défendable » face à l'Est ; toutes les promesses prodiguées par les camarades de combat s'évaporeront dans l'éther rutilant des galeries du château de Versailles.

En 1920, la Belgique conclut un accord militaire avec la France ; l'équilibre géopolitique voudrait qu'un accord similaire soit passé avec l'Angleterre, mais celle-ci atermoie et ne signe finalement pas. En 1926, la Belgique perd son siège de conseiller permanent à la SDN, ce qui est ressenti comme une manœuvre d'exclusion des petits états par les grandes puissances, au moment précis où l'Allemagne réintègre l'hémicycle. Le 30 janvier 1933, Hitler accède au pouvoir; le 14 octobre de la même année, l'Allemagne quitte la SDN ; le 16 mars 1935, le Reich récuse le traité de Versailles et annonce à la fois le réarmement de l'Allemagne, la réintroduction de la conscription et la création d'une aviation militaire. Le 7 mars 1936, Hitler dénonce le pacte de Locarno et réoccupe la rive gauche du Rhin. Ce coup de force est tacitement entériné le 4 juillet 1936 par la SDN qui renonce à toute sanction contre l'Allemagne. Le 17 juillet 1936 enfin, la guerre civile éclate en Espagne.

Du point de vue belge, la situation internationale est la suivante : une Allemagne de plus en plus menaçante réarme à notre frontière orientale ; l'Angleterre, exsangue et amorphe, laisse prendre à l'Allemagne une avance considérable en matière d'armement ; l'Italie fasciste se rapproche de l'Allemagne nazie suite à l'isolement que lui vaut son intervention en Ethiopie; personne ne peut prévoir quelle sera l'attitude de l'Espagne en cas de victoire nationaliste et la France, secouée par une crise économique et sociale interminable, ne bronche plus : elle s'est retranchée derrière la ligne Maginot, dont la construction interrompue à Montmédy constitue désormais une invitation permanente pour qui le souhaite à venir régler ses comptes sur le territoire belge. La guerre semble inévitable, au moment où le crédit de nos anciens alliés n'a jamais été aussi bas. Il faut donc nous préparer à ne compter que sur nous-mêmes, alors qu'une amélioration immédiate de notre potentiel militaire s'avère indispensable. Pour des raisons de politique intérieure assez compliquées et… très « belges », l'unique moyen d'obtenir une majorité parlementaire qui accepte de voter un renforcement de l'armée est précisément le retour à une politique d'indépendance. Que ce choix résulte ou non d'un changement des affinités du citoyen belge lambda est absolument hors de propos, il s'agit de la seule solution pour faire accepter les mesures impopulaires d'un réarmement sans mettre en péril l'équilibre interne du pays.

La défense aux frontières : Devèze dans l'erreur

Quant à la politique de la défense aux frontières, totalement irréaliste puisque l'armée belge, même modernisée, ne pourrait jamais défendre les 380 kilomètres qui séparent Anvers d'Arlon, elle est le fruit d'un politicien libéral démagogue – Albert Devèze – et est tolérée par l'état-major uniquement dans la mesure où elle permet de contribuer au renforcement de notre armée. Le 5 avril 1935, lors d'une conférence organisée à Paris entre les états-majors français et belge, les autorités françaises affirment elles-mêmes leur opposition au concept de défense aux frontières et se déclarent favorables à une défense sur le canal Albert d'Anvers à Liège et sur la Meuse de Liège à Givet. Lâché par ceux-là même dont il pensait avoir le soutien, Devèze voit son étoile pâlir inexorablement ; l'inamovible ministre de la défense nationale ne reconnaîtra jamais son erreur, mais il la comprendra et acceptera enfin d'abandonner son portefeuille après les élections de 1936.

Le 20 juillet 1936, le ministre des affaires étrangères Spaak se déclare opposé à toute ingérence étrangère dans la politique du pays. Le 9 septembre, le premier ministre Van Zeeland adopte une position similaire. Le 14 octobre, le roi prône une politique de neutralité basée sur une armée forte. Le 28 octobre, le parlement vote par 136 voix contre 42 la politique d'indépendance.

1937 : une victoire diplomatique belge

Dans un premier temps, la France et l'Angleterre encaissent très mal la volte-face belge, qu'elles considèrent comme une trahison. Le premier mouvement d'humeur passé, les deux pays réalisent qu'une Belgique militairement forte ne peut que contribuer à la sauvegarde de leurs intérêts. Leurs gouvernements finissent par admettre et même par cautionner cette nouvelle politique dans une déclaration commune datée du 24 avril 1937, par laquelle ils délient la Belgique des engagements contractés à Locarno, tout en continuant à se proclamer garants de notre pays. Leur déclaration est suivie le 13 octobre 1937 par une note du gouvernement allemand, affirmant reconnaître et accepter la neutralité belge qui, selon lui, ne peut être que d'un intérêt commun pour les puissances occidentales. L'Allemagne s'engage en outre à porter assistance à la Belgique au cas où celle-ci serait victime d'une agression. Diplomatiquement, c'est une victoire totale : la Belgique obtient toutes les garanties souhaitées sans la moindre obligation que ce soit en contrepartie. Signe des temps et de notre nouvelle politique, l'accusé de réception du gouvernement belge est identiquement le même dans tous les cas.

L'effort humain belge en 1940 : sans pareil

La Belgique réalise finalement un effort certes incomplet et imparfait, mais gigantesque. En janvier 1940, l'armée mobilisée compte 650 000 hommes et le 10 mai 1940, ce chiffre passe à 940 000 hommes. Sur une population de 8 360 000 habitants, cela représente environ un citoyen sur neuf sous les drapeaux, soit un homme sur quatre et demi, ce qui est énorme. À cet instant du conflit, aucune nation au monde n'a consenti une mobilisation aussi importante en métropole, car contrairement à la France ou à la Grande-Bretagne, la Belgique n'a pas mis ses colonies à contribution, ne l'oublions pas. L'effort porte sur le matériel, la motorisation, la fortification, mais des carences subsistent, comme dans beaucoup d'autres armées, en matière de défense antiaérienne, d'aviation, de chars de combat, de moral des troupes et d'aptitude au combat mobile et offensif. Il n'empêche que de nombreux projets d'amélioration sont encore envisagés, dont plusieurs sont en passe de se concrétiser.

Lorsque l'heure de vérité sonne, la Belgique a repris — secrètement — des contacts d'état-major avec ses anciens alliés. Dans les grandes lignes, les plans de défense et les intentions de chacun sont connus par les états-majors français, britannique et belge ; en revanche, sur le terrain, à l'échelon des exécutants, force est de reconnaître que la communication n'est pas passée, ce qui entraînera des incompréhensions et des frictions dommageables et inutiles : les cavaliers français qui montent en ligne dans les Ardennes ne comprennent pas la retraite des troupes belges ; des unités britanniques et belges sont enchevêtrées sur les

Cocktail Distribution

En temps réel
Toutes les informations sur nos nouveautés et + de 24 000 références en :
- Maquettes, Figurines
- Miniatures de collection
- Trains électriques
- Environnement
- Slot
sur :

Abrex · Aires · Colorado · Zvezda · Eduard · Fly · Forces of Valor · Heller · Mr Hobby · Kyosho · Mehano · Minichamps · Motorart · VP

www.cocktaildistribution.fr
Abonnez-vous à notre Newsletter
Ce site est un des soutiens que nous apportons à nos clients professionnels en France et dans de nombreux pays
e-mail : contact@cocktaildistribution.fr
Distribution exclusive aux détaillants

LGE ÉTAIT FONDÉE !

mêmes secteurs défensifs à Louvain; des fantassins français s'étonnent du faible état d'avancement des travaux défensifs entre Wavre et Namur ; les allers et retours de la 7e armée française à l'ouest d'Anvers menacent de paralysie les arrières de l'armée belge ; mais, rappelons-le, tout ceci était connu en haut-lieu et donc évitable.

Quant à l'avantage qu'aurait procuré une installation préalable des armées alliées en Belgique, il est inexistant. La grande majorité des unités alliées (à l'exception de neuf divisions britanniques et des divisions moto-mécaniques françaises) n'était pas capable d'exécuter des déplacements rapides. Il suffit de voir à quel rythme se fait la progression du gros des armées françaises en Belgique le 10 mai 1940 alors que le temps presse, pour comprendre qu'une montée en ligne, décidée préventivement en dehors de toute contrainte d'urgence, n'aurait pas été plus rapide, au contraire. La réaction allemande, par contre, aurait été immédiate et aurait condamné à coup sûr la Belgique à subir encore une fois les ravages des combats. Aucun monarque constitutionnel, aucun homme politique, aucun militaire, ne peut décider de précipiter froidement un pays pacifique et démocratique dans une guerre, tant qu'il reste une chance, même minime, d'y échapper.

Une situation favorable aux Allemands ?

Alors que la France a toujours considéré — après coup — la neutralité belge comme favorable à l'Allemagne, celle-ci a justifié l'invasion de la Belgique en dénonçant sa neutralité de façade, outrancièrement bienveillante selon elle à l'égard de la France et de l'Angleterre. N'est-il pas également amusant de constater que Léopold III et son conseiller le général Van Overstraeten, passaient en France pour des germanophiles impénitents et en Allemagne pour d'indécrottables francophiles ?

Remettons donc l'église au milieu du village. La Belgique toute seule ne pouvait pas modifier le cours de la Seconde Guerre mondiale. Elle n'a pas pu stopper l'attaque allemande. Elle n'a pas non plus empêché l'armée française d'attaquer l'Allemagne. Est-elle parvenue à maintenir temporairement un semblant d'équilibre entre les belligérants ? Ce n'est même pas sûr. Ce qui est certain, c'est que la guerre était inéluctable parce que l'Allemagne la voulait ; que la Belgique s'est réfugiée dans la neutralité armée à la fois parce que son équilibre intérieur l'exigeait et que ses anciens alliés la décevaient ; que la France et la Grande-Bretagne n'ont pas réagi parce qu'elles en étaient incapables à ce moment-là.

Ma conclusion sera que les grandes nations ne tiennent jamais compte des petites, sauf lorsqu'il s'agit de se décharger sur elles de leurs responsabilités.

Eric Simon, historien, B-4000 Liège

Paix de compromis et histoire-fiction

Je voudrais tout d'abord préciser que je lis les articles de **GBM** avec beaucoup d'intérêt. Jamais ailleurs je n'ai lu des articles aussi détaillés sur la France en 1939-40.

Mais je souhaite intervenir au sujet de la conclusion de votre article de GBM 83 sur *L'alliance franco-belge et les conséquences de son abandon* : Il n'y a rien d'étrange dans le choix d'un pays neutre d'essayer d'éviter la folie des autres. La Pologne ne pouvait plus être sauvée par l'Angleterre et la France, non plus que pouvait être évitée l'invasion par l'Allemagne du Danemark et de la Norvège en avril 1940.

Ce qui manque à votre article est l'évocation de la mission de paix des États-Unis en février 1940, mois au cours duquel Summer Welles, le représentant du président Roosevelt, visite le Vatican, l'Italie, l'Allemagne, la France et l'Angleterre, avec pour mission l'examen des possibilités d'une paix de compromis.

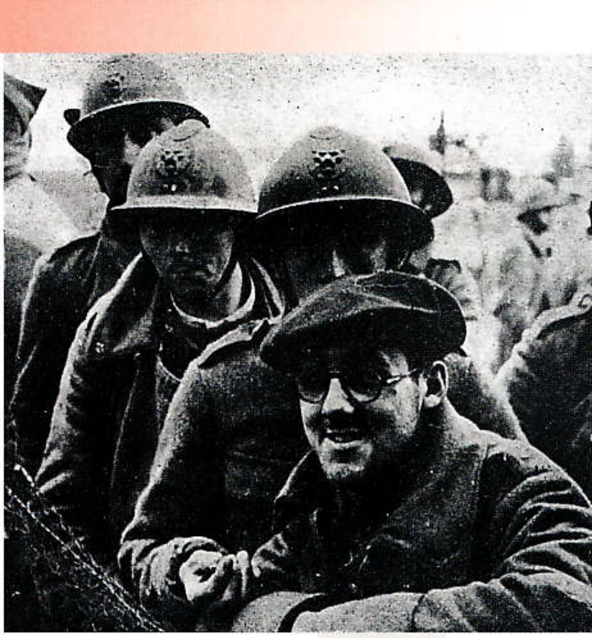
Son rapport au président Roosevelt à l'issue de sa mission n'est pas à l'avantage des dirigeants européens : « *Ce qui est impérativement requis est un sens de l'état porté au plus haut, marqué par une vision, du courage et de l'audace. Je n'ai vu aucun signe de la sorte dans aucun des pays que j'ai visités, et je n'en connais pas plus dans aucun autre pays européen.* [...] *Le pape, je le crains, est découragé et, dans un sens, désorienté. Mussolini est associé de trop près à Hitler.* »

Le fait que Summer Welles était encore, à ce moment, le bienvenu en France comme en Angleterre signifiait à coup sûr pour les pays menacés dans leur neutralité qu'une paix de compromis était encore possible en février-mars 1940. La conclusion que la Belgique serait devenue aveugle après janvier 1940 est donc très injuste.

Il n'est pas possible de réécrire l'histoire mais je me demande malgré tout ce qui se serait passé si un compromis avait été trouvé sur les restes de la Pologne. La France et l'Angleterre auraient toutes deux pu conserver intactes leurs forces et se préparer aux armes en attendant le choc inéluctable à brève échéance entre l'Allemagne de Hitler et la Russie de Staline. L'Italie serait restée neutre. Il n'y aurait pas eu de guerre en Méditerranée ou dans les Balkans, etc.

Après le 17 septembre 1939, avec l'invasion de la Pologne par les Russes en connivence avec les Allemands, une situation nouvelle se présentait. C'était une bonne raison pour finir le conflit et attendre. C'est dans ce contexte qu'il faut mettre en perspective l'initiative de paix de la Belgique et des Pays-Bas en novembre 1939.

Robert De Telder, B-2288 Bouwel *(par internet le 21 juin)*



Français et Belges, sous le même casque ou presque, connaîtront le même sort, la captivité pour beaucoup d'entre eux. C'est cela aussi que la politique de neutralité du royaume pouvait avoir une petite chance d'éviter. *(DR)*

FV Merci pour ces courriels très documentés, merci également à nos lecteurs belges dont nous n'avons pas pu publier les messages, faute de place. Mais la question demeure ouverte à tous, en ligne, dans la section **GBM** du forum d'ATF40, sur www.atf40.fr.

Tout faire pour échapper à cela : la destruction par l'envahisseur. Ce sera hélas en vain. Ici, un haut-lieu de la bataille de Belgique, la ville de GEMBLOUX, âprement défendue par la 1re armée française le 15 mai 1940. *(DR)*

www.quarter-kit.com avec **GASO.LINE**

VOTRE SPÉCIALISTE DE LA MINIATURE MILITAIRE À L'ÉCHELLE 1/48

GBM l'a fait !
Gaso.line / Master Fighter
vous le propose en miniature

GAS50196M
Char Schneider
Prix = ~~135~~ €
Prix réservation
121.50 €

Dépanneur Char Leclerc DCL
GAS50171M
Prix = 249 €

De 1914-18 à nos jours, retrouvez toutes nos miniatures de collections à l'échelle Solido avec les gammes **Gaso.line** et **Master Fighter** dans notre site internet **www.quarter-kit.com**
Une spécialité: les véhicules militaires !
Une exigence: vous satisfaire !

ERC-90 Sagaie
MF48509D
48 €

GAS50138
VBCI
Prix réservation = 128.65 €
Prix après parution = 149€

Toutes les photos disponibles sur notre site Internet www.quarter-kit.com
Magasin ouvert du lundi au vendredi de 10h30 à 13h et de 14h30 à 19h
10, passage du charolais 75012 Paris Tél.: 01.44.75.01.61
Liste de prix contre 3 timbres à 0.53 € - Catalogue couleur 40 pages 10 €

Pour tenter d'endiguer la marée allemande *(haut de page)*, **les chasseurs du 4e BCP** *(deux photos ci-dessus)* **s'accrochent à leurs positions tandis que, appuyés par les 75 du 322e RATTT** *(en haut à droite)*, **ceux des chars** *(ci-dessous)* **vont entrer en action : TRC 37 L *Renée* de Léopold Baccini — interviewé dans le DVD —, B 1*bis Armor* et *Saint-Michel* dans Chalandry.**

POUR EN FINIR AVEC LA « 7e COMPAGNIE »

CET HOMME MET 1940 EN IMAGES

Avec des moyens réduits mais fort de son talent d'illustrateur et créateur 3D, de son sens de la réalisation, de sa passion au bout de la vidéo et de l'aide déterminante d'une poignée de bénévoles, Olivier Debras a produit un miracle : l'armée française de 1940 portée à l'écran, avec réalisme, en situation de combat.

Olivier Debras, 37 ans, est « *tombé dans la marmite quand il était petit* ». La *7e compagnie*, le chef Chaudart et Pithiviers, cette pitoyable représentation de nos soldats de Quarante, il l'a suffisamment subie, comme tous les lecteurs de GBM, pour vouloir voir *autre chose, un jour*... Or, pour que son rêve s'accomplisse, il n'est pas de meilleure méthode que de l'accomplir soi-même.

« J'en ai rêvé, nous l'avons fait ensemble »

L'affaire débute en 2006. Cette année-là, Olivier décide de passer à l'acte, en ajoutant à sa profession, liée à l'industrie aéronautique, un second métier-passion qu'il exercera le soir, la nuit, les week-ends : devenir auteur-réalisateur de programmes audiovisuels historiques orientés sur les combats de 1940. Débutant presque seul — mais bénéficiant du formidable appui moral et matériel que lui apportent son épouse et son père, puis des amis, puis enfin des groupes de reconstitution séduits par son sérieux et sa détermination — Olivier parvient en deux ans à déplacer des montagnes.

Première étape quasi simultanée avec l'écriture du scénario, le *story board (➠ page 10)* : il s'agit de visualiser sur le papier, séquence par séquence, plan par plan, les images qui seront nécessaires

Dans Chambry, sur le flanc de l'attaque française du 19 mai, les AMD Panhard du 10e cuirassiers *(en haut à gauche)* et les chasseurs du 4e BCP *(ci-dessus)* tiendront jusqu'à la fin de l'après-midi en se battant pied à pied dans chaque rue et chaque maison, afin que nos chars ne se trouvent pas coupés de leurs arrières. Dans l'action qui, partant de Laon, vise à franchir la Serre, le colonel de Gaulle commandant la 4e DCr a en effet lancé tous les chars disponibles.

La prise de Crécy-sur-Serre est d'abord confiée aux petits Renault R 35 des 2e et 24e BCC *(ci-dessous)*. La représentation en 3D de ces chars légers, comme ceux de tous les matériels prévus par le scénario, n'omet aucun détail : les appareils ont leurs véritables marques d'époque (par exemple le disque blanc du 24e BCC ou les as de section) et évoluent dans les décors réels. Ainsi, le D 2 *L'Alma (plus bas)*, char du lieutenant Boudard commandant la 1re section de la 345e CACC *(dont il est amplement question dans ce numéro, pages 48-53)* est situé sur les lieux mêmes de l'action, en décor naturel à Crécy. Après la mise hors de combat de deux R 35 et deux D 2 devant le pont sur la Serre à Crécy *(en bas à gauche)*, leurs équipages parviennent à échapper aux Allemands *(en bas)*. Le docu-fiction est d'une parfaite réalité.

au propos visuel. L'étape est décisive, non seulement sur le plan technique mais aussi pour obtenir l'adhésion des acteurs. Tous bénévoles, emballés par le projet et par la personnalité attachante d'Olivier Debras, ils rejoignent les rangs : ainsi en est-il de France 40, du GRCA (groupe de reconstituants collectionneurs d'Alsace), de Thiérache Histoire vivante, des Lufteaux et de WW2 Soldiers qui, ensemble, permettent à Olivier de compter près de cinquante soldats des deux camps en tenues d'époque et matériel léger.

Mais pour les « gros » acteurs, les chars, comment faire ? C'est là qu'intervient la technique de la 3D (représentation tridimensionnelle), qu'Olivier maîtrise parfaitement. Pendant des mois et des mois, il prépare ses modèles (cinq blindés et un avion pour ce premier docu-fiction) : « *Au départ d'une 3D, on commence par un cube. Après trois mois de travail et de recherche*

« BATAILLE D'UN JOUR », LA CAMPAGNE DE MAI-JUIN 1940 EN DOCU-FICTION

Toutes les photographies de cette page sauf la grande sont des captures d'écran tirées du DVD « *Bataille d'un jour* », avec l'aimable autorisation de son auteur-réalisateur. Copyright Olivier Debras 2008

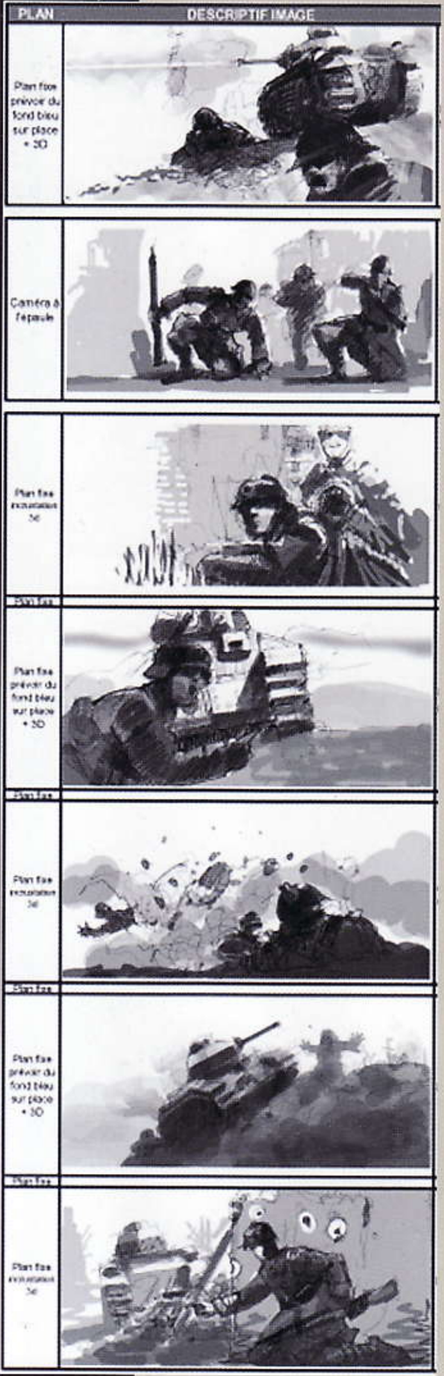
Le tireur et sa lunette, à l'intérieur d'un char B, dans la fumée.

de documents cotés, je suis arrivé à ça », indique Olivier en nous montrant un B 1*bis* en filière et une capture d'écran avec le char en gris. « *J'applique ensuite une texture sur chaque élément pour que les volumes soient réalistes. Et voilà notre char B, beau comme au premier jour. Mais c'est une photo… Et la photo, ça ne bouge pas. Il faut donc animer cette machine avec ses contraintes techniques : suspensions, chenilles, recul dû au tir, etc.* ».

Ensuite, incrustation des images de synthèse sur les images réelles, et montage final des séquences. Mais pour que le docu-fiction soit agréable et compréhensible par tout spectateur, il lui faut à présent un texte de narration et une musique. Celle-ci sera créée

Équipages de chars légers des 2e et 24e BCC au matin de l'attaque. Cette scène en apparence fort simple n'en demande pas moins un truquage élaboré, comme toutes celles associant les personnages réels et les représentations en 3D. Le chasseur assis en tailleur sur le R 35 est, au moment du tournage, juché sur un échafaudage, à la hauteur réglée et calculée. Au départ, les acteurs sont filmés sur un fond bleu. Celui-ci est ensuite supprimé avec un logiciel approprié et les silhouettes découpées des acteurs sont ré-incrustées sur une image truquée, ici la plaine d'Aulnois, à l'ouest de Chéry *(carte p. 49)*. Ensuite est mise en plae la 3D du char, soit en arrière-plan, soit entre deux plans comme ici, ce qui ajoute un montage supplémentaire. Mais le résultat est là, le char léger Renault est (presque) aussi vrai que nature et les chasseurs font corps avec leur appareil.

45 JOURS DE BATAILLE, UNE BATAILLE PAR JOUR


PLAN
DESCRIPTIF IMAGE
Plan fixe prévoir du fond bleu sur place + 3D
Caméra à l'épaule
Plan fixe incrustation 3d
Plan fixe
Plan fixe prévoir du fond bleu sur place + 3D
Plan fixe
Plan fixe incrustation 3d
Plan fixe
Plan fixe prévoir du fond bleu sur place + 3D
Plan fixe
Plan fixe incrustation 3d

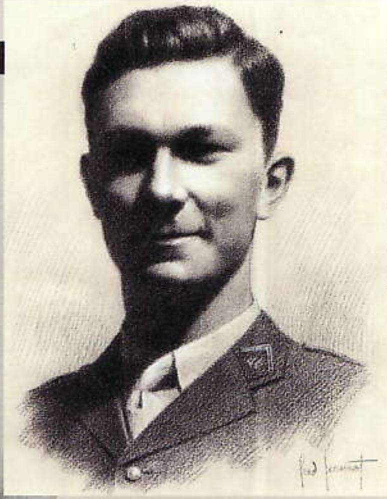
Construit et structuré, le « projet Debras » global vise à présenter au public, en 45 documentaires-fiction indépendants les uns des autres mais constituant une série homogène, les 45 jours de la campagne de mai-juin 1940, à raison d'une journée par docu-fiction, journée focalisée sur un engagement précis, en un haut-lieu déterminé. Ce concept a donné naissance au titre de la série, qui s'intitule *Bataille d'un jour* et dont le combat de Crécy-sur-Serre, qui en est en quelque sorte le « démonstrateur » très abouti, couvre la journée du dimanche 19 mai, au nord de Laon, à la 4e DCr. Ce découpage répond, par exemple, à la logique d'exploitation d'une chaîne de télévision qui pourrait choisir de programmer la série à l'occasion du 70e anniversaire, en 2010, dans deux ans à peine. À l'heure actuelle, plusieurs des docu-fictions envisagés sont déjà bien entamés, sous la forme de story boards *(ci-contre)* qui constituent le point de départ de chacun d'entre eux. « *Un story, c'est la traduction d'un texte en dessin. C'est d'ailleurs ces dessins qui ont, sans doute, convaincus bien des participants de me suivre dans ce travail.* »

LE PROJET STONNE

Le coup de patte d'Olivier Debras n'est pas le moindre de ses talents. Le story board dont une planche est présentée ci-contre concerne la bataille de Stonne, qui remplira les cases chronologiques des 15-16 mai. Eric Denis (ATF 40 et auteur de GBM) qui a étudié dans ses moindres détails l'action des 3e DCr et 3e DIM, se trouve engagé aux côtés d'Olivier dans ce projet. Ce second documentaire-fiction promet d'être fabuleux, car il bénéficiera de toute l'expérience acquise au moment de la réalisation du premier, consacré à Crécy, qui déjà nous a « *cloué au siège* ».

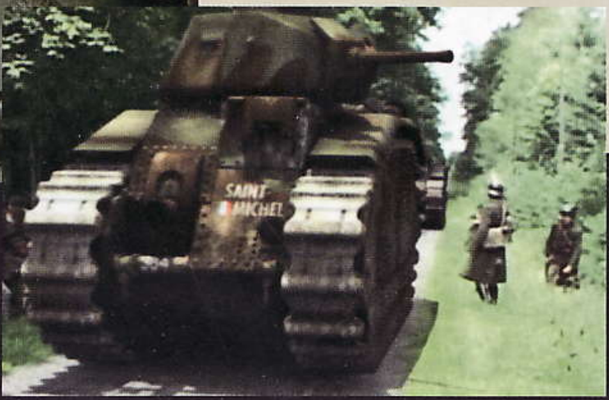
Les lecteurs souhaitant apporter leur soutien à Olivier Debras ou entrer en contact avec lui sont invités à le faire par courriel à : 1940.en.film@free.fr

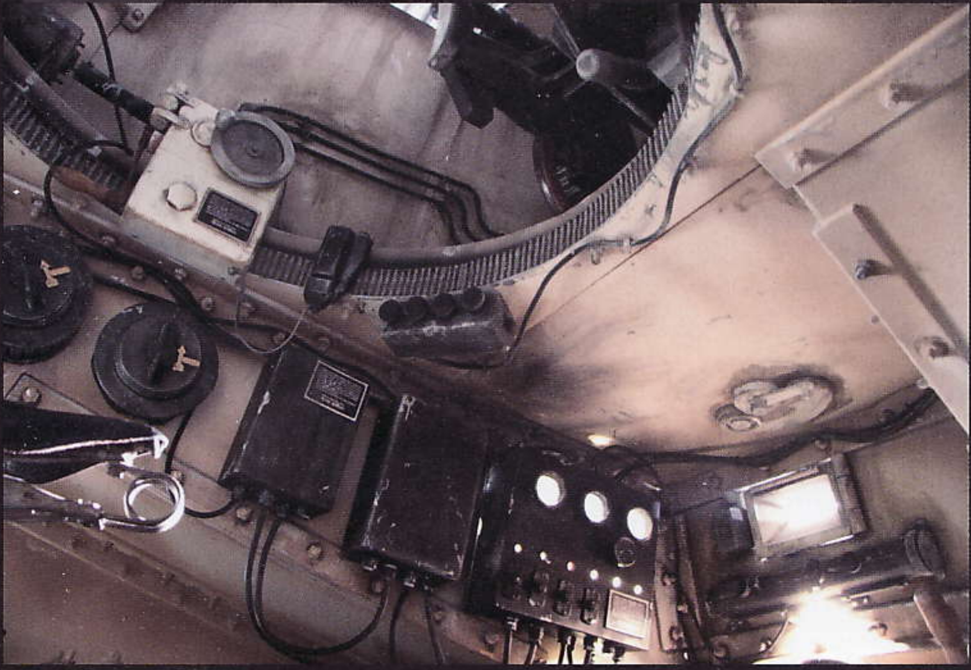
Dans le documentaire-fiction d'Olivier Debras, les scènes d'intérieur de char au combat sont particulièrement saisissantes. Elles ont pu être tournées, cette fois sans truquage spécifique, grâce à un décor en vraie grandeur *(ci-dessus et ci-dessous)* réalisé par Pierre Debras, le père d'Olivier, chef décorateur de l'équipe, qui prépare en ce moment une autre merveille pour le second film documentaire-fiction actuellement en préparation.
L'intérieur du char B a demandé 1 500 heures de travail, avec notamment plus de 600 boulons moulés en résine. Tout l'ensemble a été fait en bois de récupération, avec énormément d'ingéniosité et d'astuces techniques de toutes sortes dont Pierre Debras a le secret, par exemple la transformation d'une boîte SEB en boîtier de dérivation. La mitrailleuse MAC 31 Reibel est, elle aussi, en bois et ses chargeurs sont en mousse. Qui pourrait le croire au vu du rendu final ?
Après avoir servi au tournage, cette impressionnante maquette en vraie grandeur a fait l'objet d'une cession au musée *Guerre et Paix en Ardennes* de Novion-Porcien, où elle est à présent exposée au public.



UNE HISTOIRE DE FAMILLE

Le point de départ de cette aventure, c'est cet homme *(ci-dessus)*, Michel Gohin, lieutenant au 46ᵉ BCC, mort le 19 mai 1940 à l'âge de vingt-cinq ans au sud de Crécy-sur-Serre à bord de son char B 1*bis*, le 384 *Saint-Michel* *(ci-dessous en 3D animée)* dans des circonstances doublement dramatiques car il a été victime, par une tragique méprise, de tirs du 3ᵉ cuirassiers. Au fil des déjeuners familiaux dans sa belle-famille, Olivier Debras a découvert la courte vie de cet homme qui n'était autre que le grand-oncle de son épouse Capucine. À l'écran, Guillaume Keuer (GRCA) *(ci-contre)* prête son visage à Michel Gohin, avec une ressemblance émouvante.





spécialement par Frédéric Renaud. Le résultat : un DVD hors-commerce, remis aux participants, comprenant le film documentaire synthétique complet sur l'engagement de Crécy-sur-Serre (10 mn) et quatre petits films plus détaillés (environ 5 mn chacun) sur des combats pris isolément. Relativement aux moyens engagés, nous sommes en présence d'un petit chef d'œuvre.

« *Ce qu'il faut comprendre dans tout cela, c'est que, dans " Bataille d'un jour ", 80 % des images sont truquées. Au moment du tournage, tout est fait dans cette optique. Et, lors du montage, il faut toujours garder en tête qu'il ne faut pas que cela se voit.* ».

Telle est, depuis Méliès, la magie du cinéma. Cette fois, avec Olivier Debras, cette magie est mise au service d'un fragment dénigré de l'Histoire de France. Ce qu'ont fait les hommes de la division De Gaulle en mai 1940 — et tant d'autres, partout sur la ligne de feu — est à présent « dans la boîte ». Il ne reste plus qu'à le programmer afin que le grand public découvre, avec l'émotion que nous avons ressentie, le souvenir de ces soldats français tombés sans démériter dans les combats d'avant-garde. ■

© Copyright Olivier Debras 2008 pour toutes les photographies de cette double page, avec l'aimable autorisation de leur auteur-réalisateur. Trois des documents de cette double page sont des captures d'écran tirées du DVD « *Bataille d'un jour* ».

LES DE DION-BOUTO

François Vauvillier

S'il est bien, parmi tous les constructeurs automobiles disparus depuis des lustres, un nom resté celèbre, c'est celui de De Dion-Bouton, connu à juste titre au début du XX^e siècle comme *« le grand constructeur de Puteaux »*.

La première trace d'un véhicule utilitaire automobile De Dion dans le cadre de l'armée remonte, à notre connaissance, au concours de fourgons militaires de 1905, avec le petit **type AG** de 10 HP. Le constructeur de Puteaux débute cette année-là dans le domaine du poids lourd avec un 15 HP de 3,3 t de charge utile, mais ceci est en dehors de notre contexte.

C'est à la faveur du concours de 1907 (20 mai-10 juin) que De Dion fait sa véritable entrée sous les drapeaux, avec deux « gros » camions au départ :

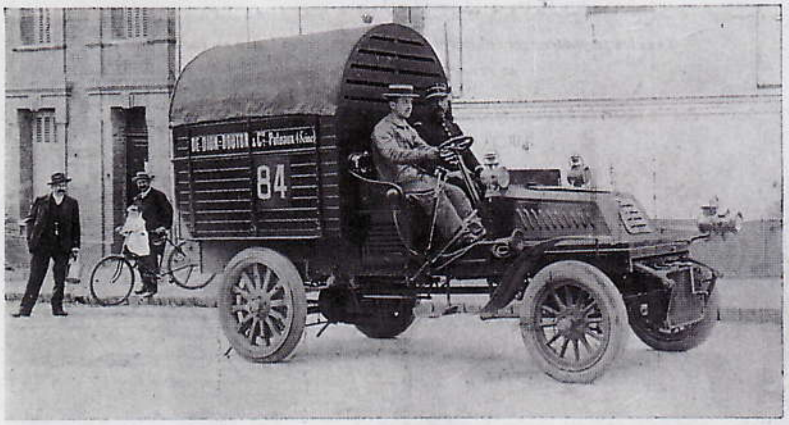
Le marquis, le serrurier et l'ingénieur

En 1882, un jeune aristocrate de 26 ans, le marquis Albert De Dion, féru de mécanique, découvre fortuitement, dans un magasin des grands boulevards, un modèle réduit de machine à vapeur. L'intuition lui vient d'utiliser un moteur de cette sorte, en vraie grandeur, pour propulser un « engin ». Il rencontre rapidement les inventeurs de la machine, Georges Bouton, serrurier, et son beau-frère Charles Trépardoux, ingénieur. Des capitaux du premier et de l'ingéniosité des seconds va naître la société qui sera aussi célèbre en son temps que Panhard, Peugeot ou Renault.

De Dion-Bouton produira des véhicules automobiles jusqu'en 1931.

(d'après Pierre Boyer, De Dion Bouton, *éd. Rétroviseur 1995)*

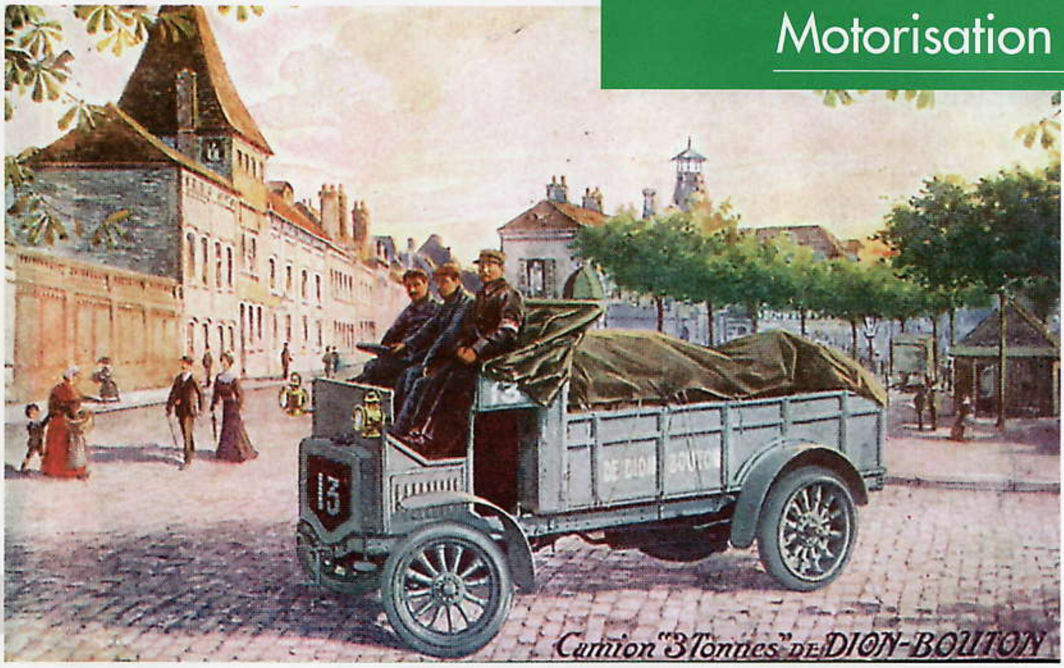
Concours des Fourgons militaires du Ministère de la Guerre



La Bande Américaine B & S, de la Société anonyme des Anciens Établissements **J.-B. Torrilhon**, montée sur les roues arrière du fourgon de Dion-Bouton et Cie.

Un fourgon De Dion-Bouton 10/12 HP sur châssis TYPE AG participe au concours militaire de 1905. Ce châssis figure au catalogue du constructeur en tant que « *voiture de livraison* » en deux classes de tonnage : 800 kg de charge utile avec moteur 10 HP bicylindre de 90 x 110, et 1 000 kg avec un 12 HP bicylindre de 100 x 110. Mais il a reçu pour l'occasion une véritable carrosserie militaire, conforme aux spécifications du service de l'intendance. C'est, croyons-nous, le tout premier « camion » De Dion-Bouton réalisé pour les besoins naissants de l'armée. *(Coll. F. Vauvillier)*

Lauréat du concours de 1908, le 30 HP TYPE BM De Dion-Bouton participe ensuite aux grandes manœuvres de septembre des 8^e^ et 9^e^ corps (régions de Vierzon, Bourges, Châteauroux) qui rassemblent 36 camions automobiles, pour la plupart prêtés gracieusement par les constructeurs, dont De Dion. Mais tel n'est pas le cas du camion 11 qui a eu le privilège — très rare à cette époque — d'être acheté par l'armée. Le voici dans un rôle spécifique que sa bâche dissimule : le transport du matériel de rechange de la compagnie cycliste, identifiée par son fanion à roue de vélo. *(Coll. F. Vauvillier)*



Le camion n° 13, TYPE AS lauréat du concours de 1907, est à notre connaissance le premier camion d'usage général De Dion effectivement acheté par l'armée. Cette carte postale bien connue contribue à populariser auprès du public l'image du constructeur. Avant même l'attribution des primes — effective seulement en 1910 —, l'emploi sous les drapeaux constitue un argument publicitaire puissant en faveur des poids lourds. *(Coll. F. Vauvillier)*

– n° 12 : un 30 HP 4 cylindres 110 x 130 de 5 t utiles
– n° 13 : un 24 HP 4 cylindres 104 x 130 de 3 t utiles.

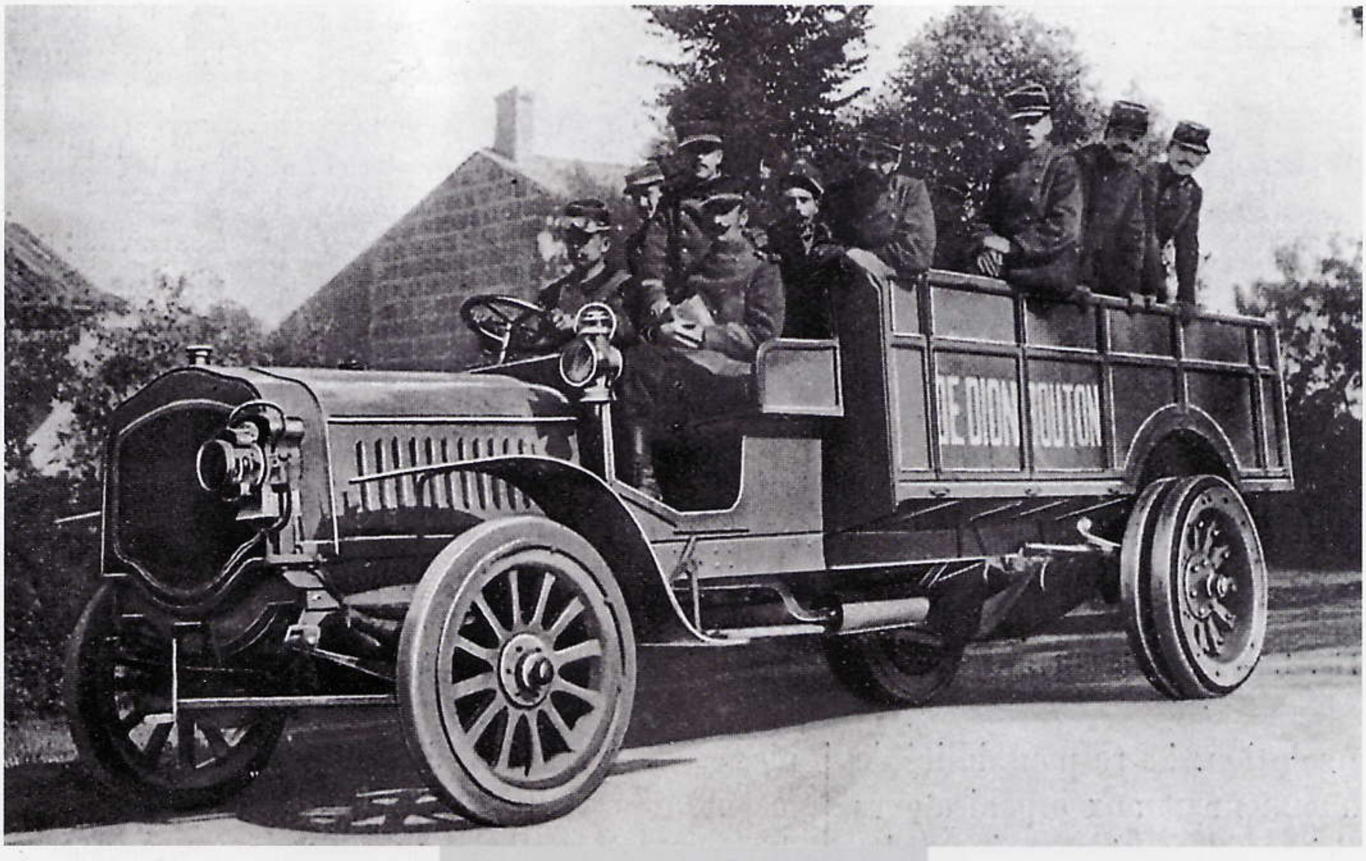
Si le n° 12 abandonne dès le premier jour, le n° 13, type **AS**, finit brillamment les épreuves et est acheté par l'armée, privilège qu'il partage alors avec un Turgan, un Mors et deux Darracq-Serpollet à vapeur.

Au concours de 1908, deux camions De Dion sont lauréats et également achetés par l'armée :
– n° 9 : type **BK** 8 HP monocylindre 100 x 120
– n° 11 : type **BM** 30 HP 4 cylindres 110 x 130.

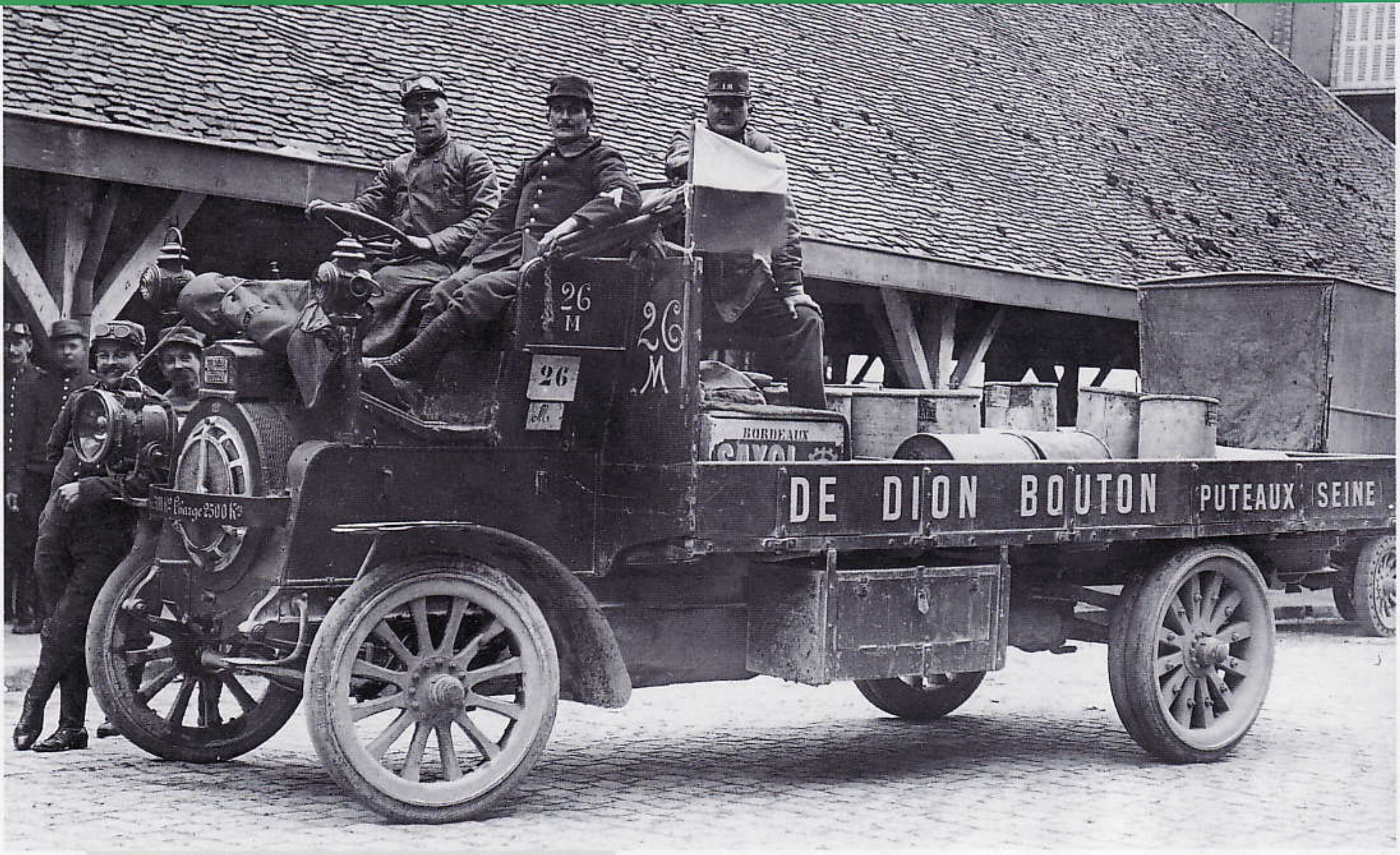
Lors du même concours, De Dion présente dans la catégorie des tracteurs porteurs son camion n° 41 transportant 10 tonnes utiles, dont six sur remorque. Signalons enfin le camion n° 10, qui est un type BM identique au n° 11 hormis qu'il fonctionne au benzol, nettement moins cher que l'essence.

Au concours de 1909, De Dion ne présente qu'un modèle, en deux exemplaires (n^os^ 21 et 22), qui est admis aux primes : il s'agit du **type BY**, un 18 HP quatre cylindres de 90 x 120, de 3 t de charge uti-

N AUX ARMÉES 1914-1918



La configuration à « *moteur en avant du siège et sous capot* » qui semble absolument naturelle, ne l'est nullement aux débuts des poids lourds. Pour sa part, De Dion-Bouton ne l'emploie, jusqu'en 1914, que pour ses camions légers et pour ses omnibus. Cet exemplaire, un TYPE DU 14 HP de 1912-1913 acheté par l'armée, traduit par le pur hasard des circonstances la synthèse des deux formules. *(Coll. F. Vauvillier)*



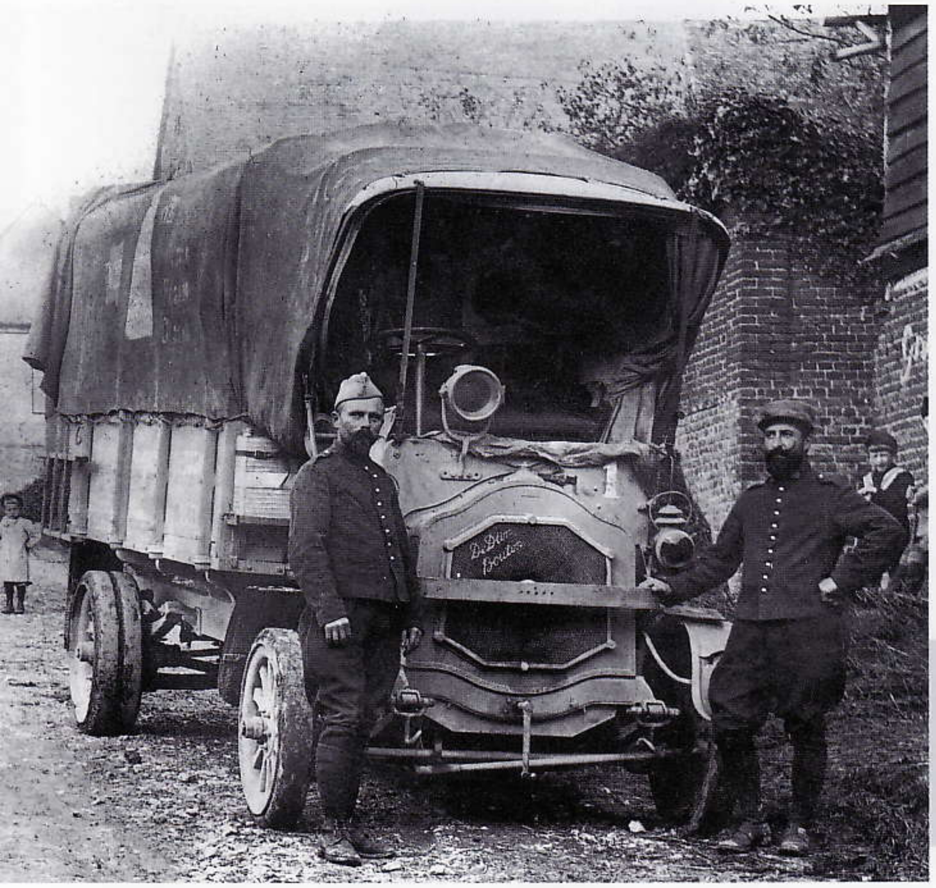
S'il en était besoin, ce De Dion-Bouton TYPE **DV** de 1912-1913 serait parfaitement identifié par la simple lecture des indications de tonnage peintes à l'avant : « *poids à vide 3 000 kg, charge utile 2 500 kg.* » Son matricule « *26 M* » (camion n° 26, transport de matériel) paraît une identification propre aux manœuvres du Sud-Ouest de septembre 1913 durant lesquelles est employé notre De Dion acheté par l'armée juste auparavant. Il assure ici le ravitaillement en essence avec des bidons de 50 litres, fort rares à l'époque (on utilise plutôt des récipients de 5 litres) mais appelés à devenir le grand standard de l'armée française jusqu'en 1940. Les tringlots portent au képi le chiffre 19 en blanc : ce sont des réservistes et territoriaux du 19ᵉ escadron du train des équipages militaires de Paris, qui ont été transportés par voie ferrée, avec leurs onze camions militaires, de Paris-Austerlitz à Bordeaux pour les manœuvres. Petit détail révélateur, le nom de la capitale de l'Aquitaine apparaît sur la caisse dépassant de la ridelle. *(Coll. P. Touzin)*

le carrossé en plateau à ridelles. Son successeur immédiat, le **type BY 2**, développement du précédent mais porté à 25 HP avec un nouveau quatre-cylindres de 100 x 130 lui autorisant une charge utile de 3,5 t, sera deux fois primé, en 1910 (nᵒˢ 5 et 6 du concours) et en 1911. Cette seconde version possède un empattement plus long (3,70 m contre 3,15 m) et une voie plus étroite que celle de la version de 1910.

1912 est une année marquante pour De Dion, avec la sortie d'un modèle tout nouveau, le type **DV**, un 14 HP quatre cylindres 80 x 140 de 2,5 t de charge utile. Primé aux concours de 1912 (nᵒˢ 55 et 56) et 1913 (nᵒˢ 25 et 26) et acheté à quelques exemplaires par l'armée, ce camion qui conserve la formule du « *moteur sous le siège* » des précédents poids lourds De Dion, change radicalement de face avant : il est le premier a arborer la célèbre calandre circulaire à trois branches qui va, pour quelques années et surtout durant la Grande Guerre, devenir la marque distinctive — bien que non exclusive — du constructeur de Puteaux.

Des manœuvres au dernier concours

L'armée fait périodiquement appel aux camions automobiles pour les ravitaillements. Déjà en 1907, une quarantaine de camions de 2 t minimum de charge utile « *autant que possible munis de bâches imperméables* » sont demandés par le ministre de la Guerre à l'Automobile club de France pour les manœuvres de septembre en 12ᵉ et 18ᵉ régions (zone Bordeaux, Angoulème,



Cette fois, c'est la guerre. Ce De Dion immatriculé 75 300, numéro « 1 » de la TM 22, est un TYPE **BY 2** de 25 HP, deux fois primé en 1910 et 1911. Sur la bâche, peu visibles, figurent les indications de tonnage peintes : « *PM 3 000, CU 3 500* ». Son style de calandre, évolution un peu rococo des premiers camions De Dion, sera éphémère. Dûment en service dans les premières années de la Grande Guerre — nous sommes ici probablement en 1915 —, ce modèle à châssis en bois provient sans doute de la réquisition. En effet, avant 1914, même si le constructeur de Puteaux est très bien noté, l'armée ne dispose en propre que d'un petit nombre de De Dion parmi les 91 camions de transport non spécialisé qui constituent son parc automobile à la mobilisation. *(Coll. P. Touzin)*

De Dion Bouton type DV (1912), aéronautique militaire 1915
Ce camion à moteur sous le siège immatriculé 17 710 appartient à l'aéronautique militaire, comme l'on peut en juger immédiatement au fanion qu'il porte à l'avant. Avant même les sections de transport relevant du service automobile, l'armée française dispose de petites unités entièrement à moteur : les escadrilles d'aviation. Présent dans l'aéronautique dès 1911 avec une voiture 18 HP de réparation et de secours, De Dion-Bouton figure aux manœuvres de 1912 avec un « *camion de transport d'éléments démontés* ». Tel est le rôle dévolu à celui-ci que la photographie originale montre avec un plateau-remorque.

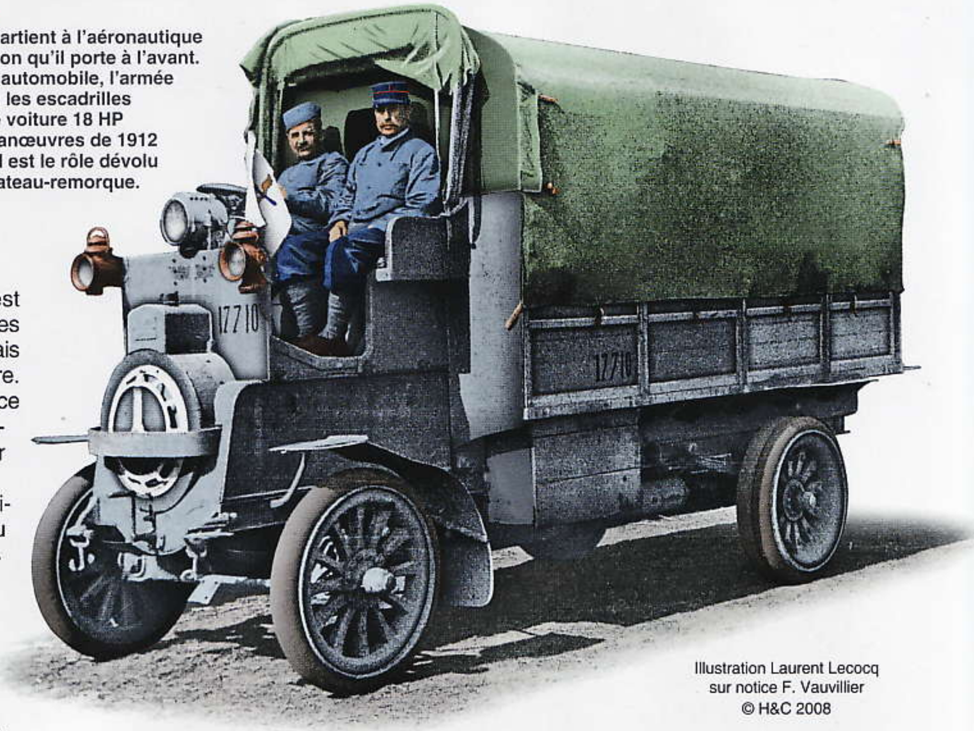


Illustration Laurent Lecocq
sur notice F. Vauvillier
© H&C 2008

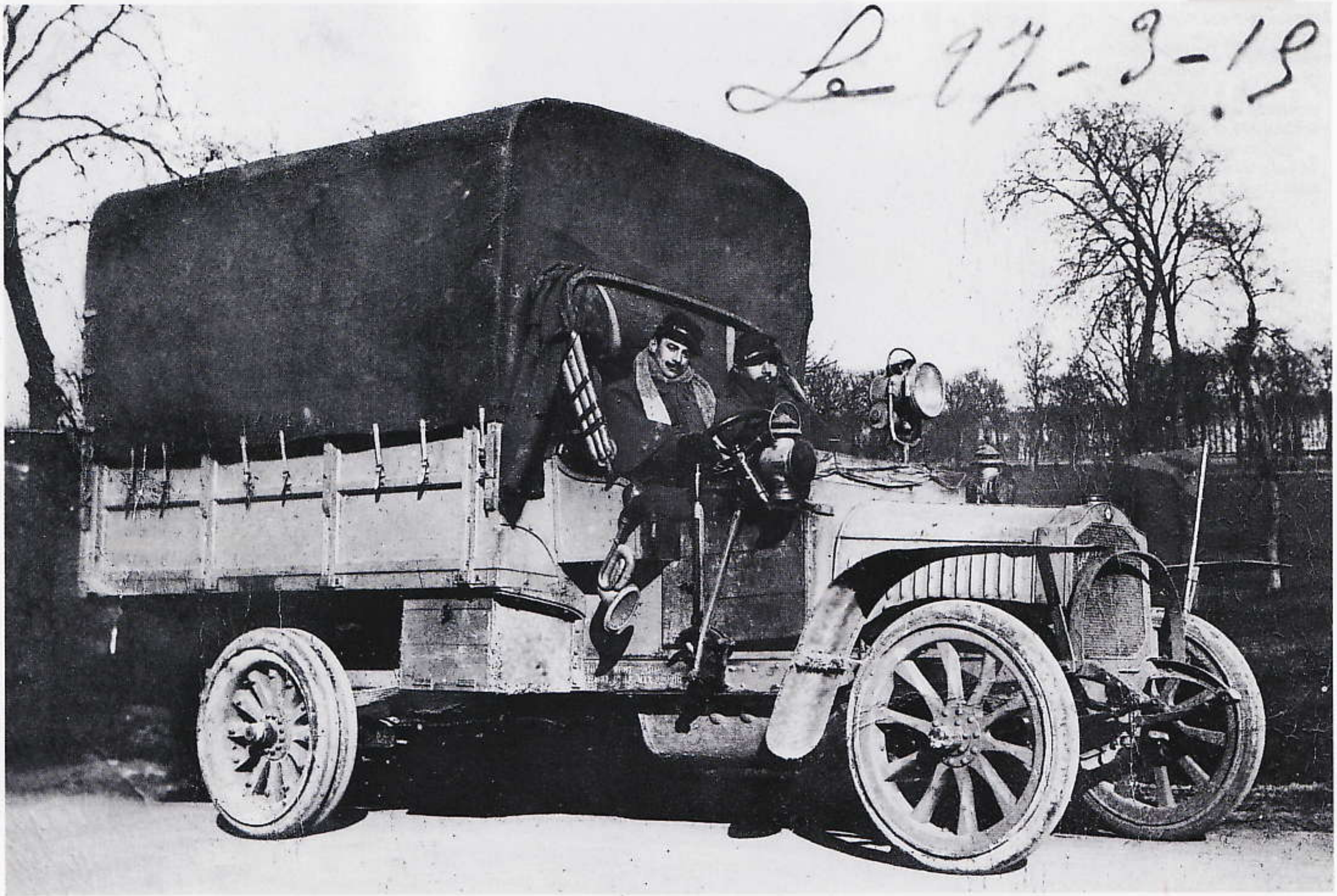
Limoges). Le principe d'obtention des véhicules est simple : l'armée sollicite le prêt des camions auprès des constructeurs moyennant une très faible indemnité, mais leur fournissant à la clé une belle opération publicitaire. Quant aux conducteurs, personnel rare à l'époque, ce sont des employés des usines rappelés momentanément sous les drapeaux comme réservistes pour leur période d'instruction obligatoire de 28 ou 13 jours.

Lors des manœuvres de 1908, 36 camions participent aux ravitaillements, sur une demande initiale du ministre de 50 environ, Quatre d'entre eux sont des De Dion-Bouton.

Cinq ans plus tard, aux manœuvres de 1913 auxquelles participent là encore plusieurs de Dion-Bouton d'achat militaire, la mise en œuvre des ravitaillements automobiles atteint son apogée du temps de paix : au total sont constituées, pour le transport du matériel[1], cinq « sections de 16 tonnes » (à neuf camions chacune) et deux sections de camions rapides (13 camions au total), ces dernières affectées aux unités de cavalerie, tandis que deux sections de parc automobile (totalisant 12 camions) sont mises sur pied pour assurer les réparations et le transport des pièces de rechange. Et sur les 70 camions nécessaires — masse considérable pour l'époque — l'armée est en mesure d'en fournir 60 sur son propre parc, avec un recours limité aux prêts des constructeurs pour ce qui lui manque (huit Berliet et deux Latil).

Plus rien n'arrêtera l'essor de l'« automobile de poids lourd ». Au concours des véhicules industriels de 1914, pas moins de 114 camions sont en lice, dont huit De Dion-Bouton répartis en quatre modèles à deux exemplaires chacun, dans les catégories 2 t, 3 t, 4 t et « camion colonial ». Ce dernier, nouveauté du concours de 1914[2], est un camion léger (poids mort maximum

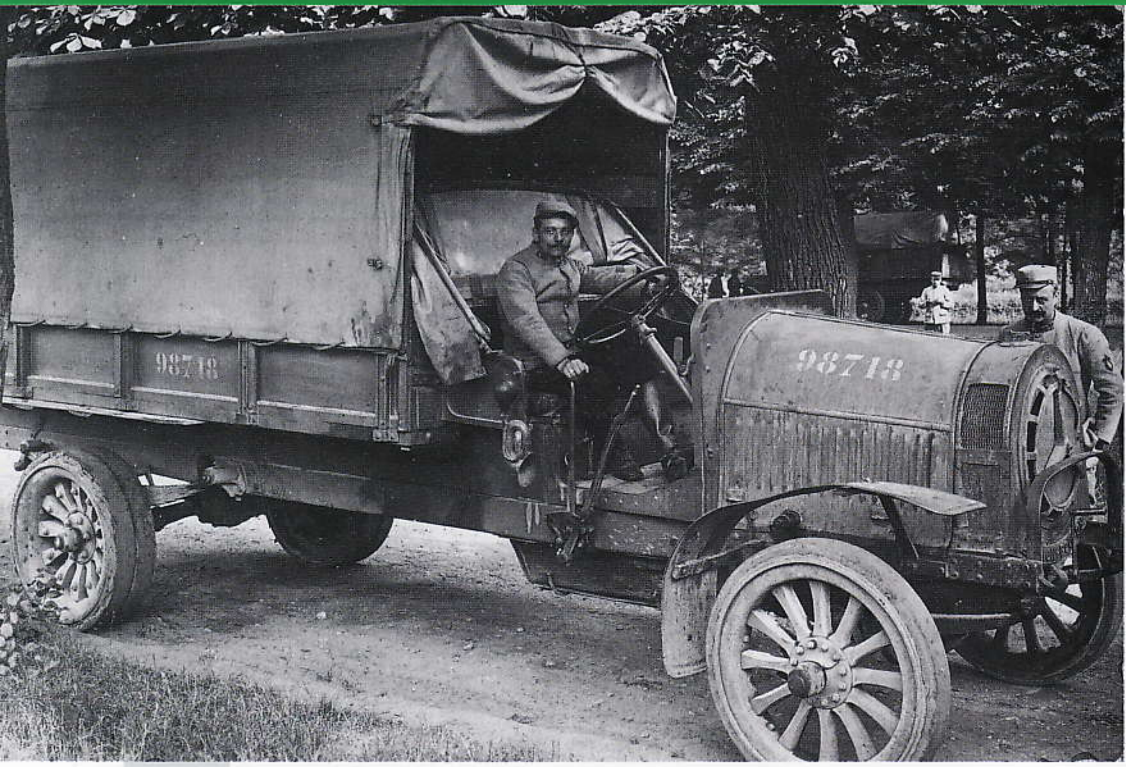
Grâce aux indications de tonnage peintes sous le siège, peu visibles « *Poids mort 2 150 kg, charge utile maximum 2 150 kg* », il est possible d'identifier ce camion léger photographié le 27 mars 1915 comme un type FE. Le « camion colonial » du concours de 1914 devait présenter une silhouette analogue.
(Coll. F. Vauvillier)



---

[1] Durant les mêmes manœuvres sont également mises en œuvre des sections RVF totalisant 24 autobus aménagés viande fraîche et deux autobus-bureaux prêtés par la CGO de Paris.

[2] Outre De Dion, six constructeurs présentent des camions coloniaux au concours de 1914 : Ariès, Balachowski & Caire, Berliet, Clément-Bayard, La Buire et Peugeot.



Ce De Dion-Bouton immatriculé 98 718, probablement un type FR, est doté de roues charronnées en bois, ce qui dénote une fabrication du début de la guerre.
(Coll. P. Touzin)

2 650 kg, charge utile minimale 1 500 kg), à garde au sol plus élevée (35 cm au lieu de 30 cm), plate-forme réduite (minima 3,00 x 1,60 m au lieu de 3,50 x 1,70 m), magnéto à l'abri de la poussière et de l'eau et carburateur avec prise d'air munie d'un filtre en toile métallique serrée. Le moteur « *en avant du siège et sous capot* » est imposé pour ce type. Point important à souligner car, jusqu'alors, rares sont les camions De Dion présentant cette configuration.

Les huit De Dion du concours de 1914, qui ont reçu les numéros d'inscription 97 à 104 dans l'ordre indiqué plus haut, sont examinés le 3 juillet 1914 avant de prendre la route pour une série d'épreuves dont la durée sera tragiquement plus longue que prévue.[3]

Le 30 juillet 1914, nos huit De Dion ayant participé au concours suspendu pour cause de mobilisation sont déclarés aptes à être primés.

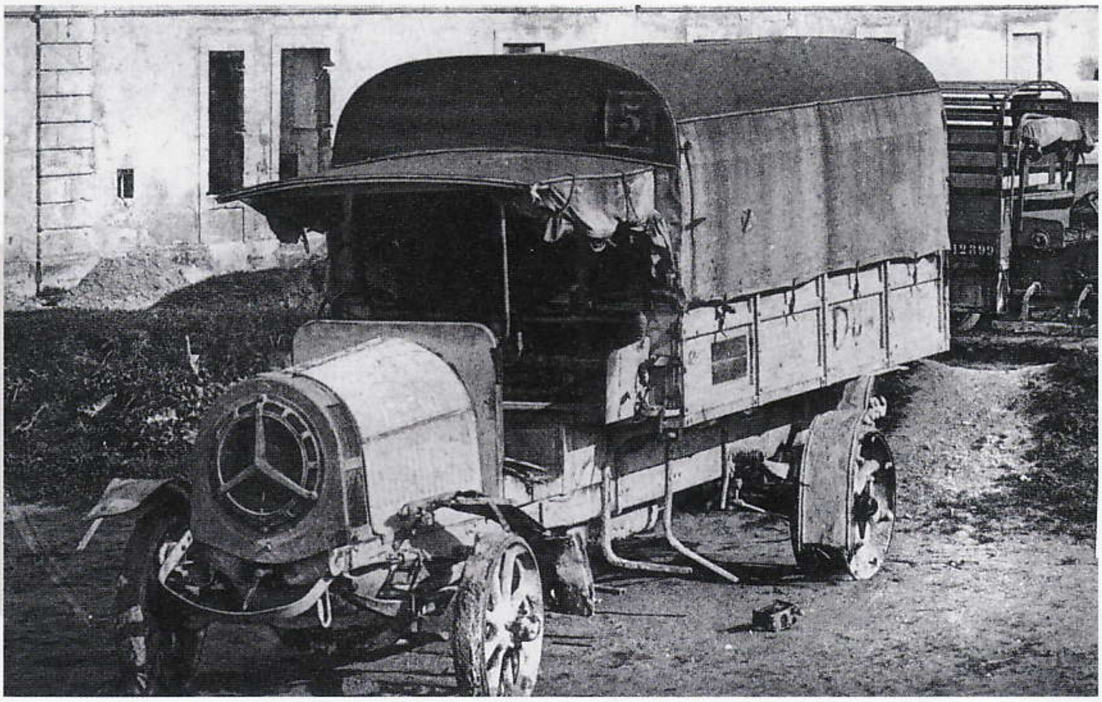
Les commandes de guerre

De Dion-Bouton fait partie, nous l'avons vu, des quelques constructeurs automobiles qui ont eu le privilège de recevoir des commandes militaires, ce dès 1907. Mais c'est bien évidemment la Grande Guerre qui va voir les De Dion croître et multiplier sous les drapeaux, d'abord par le biais des véhicules réquisitionnés du

---

[3] Pour les détails des circonstances du concours de 1914 interrompu le 30 juillet, ➠ GBM 82 pages 24-25, *Les camions Ariès.*

[4] Voir *Les camions de la Victoire*, de J.-G. Jeudy et J.-M. Boniface, Massin éd., 1996, page 201.



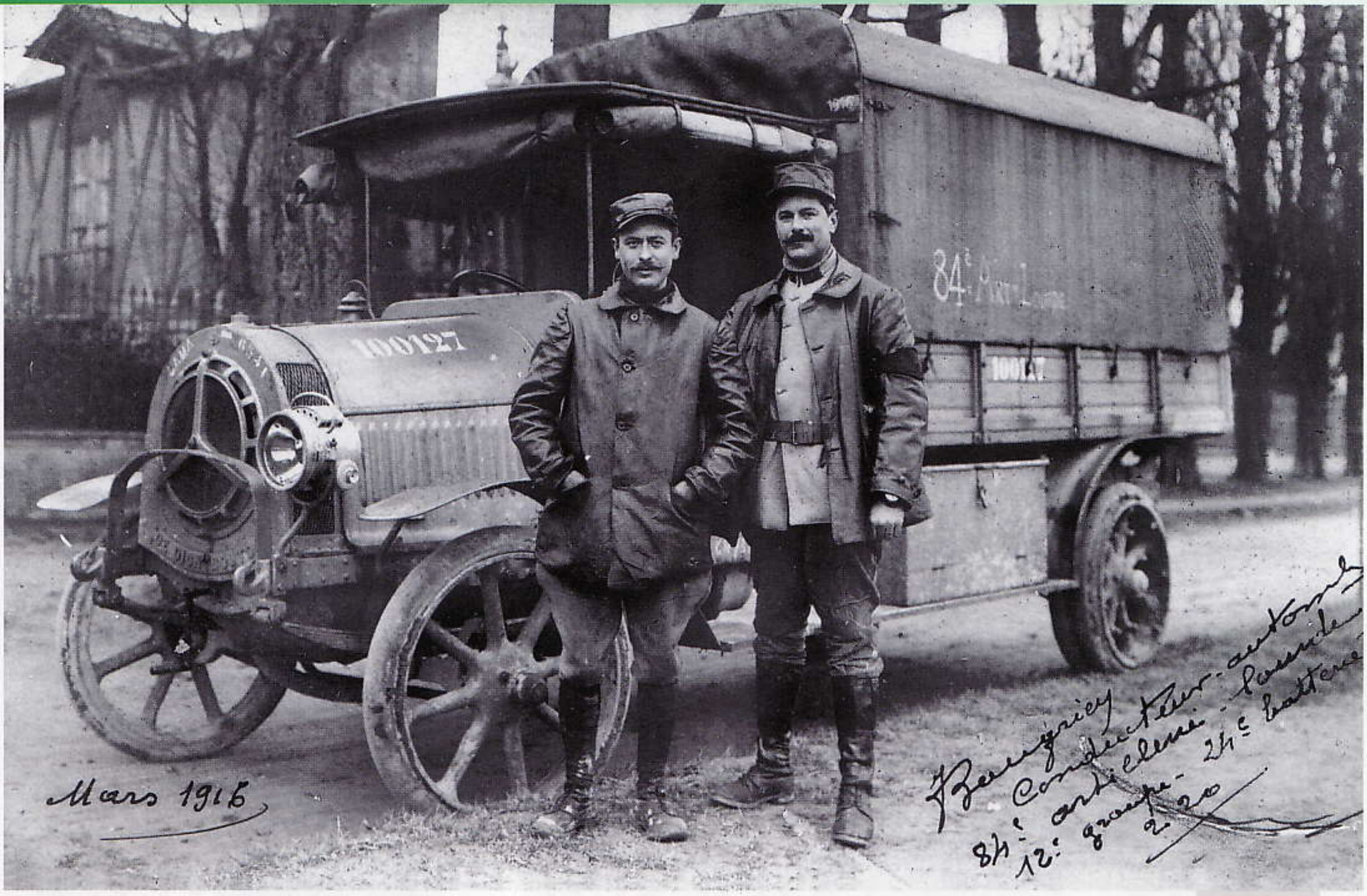
Le camion De Dion-Bouton le plus typique de la Grande Guerre possède une silhouette bien particulière et très facilement reconnaissable, associant la calandre circulaire à trois branches introduite en 1912 sur le type DV, à la configuration du moteur en avant, sous capot. Le dessus de celui-ci prend de ce fait une forme semi-cylindrique. Ces camions existent en trois modèles différents, les types FR 25 HP de 3,5 t, FS et FQ 35 HP de 5 t, se distinguant notamment par leur moteur, leur empattement et leur monte en bandages. Nous voyons ici un exemplaire doté de roues en fonte d'acier.
(Coll. P. Touzin)

La gamme des CAMIONS DE DION-BOUTON de la Grande Guerre

D'après le *Catalogue des véhicules automobiles en service en France, types 1913 à 1921*, ministère de la Guerre, rectifié avec les documentations de la marque

Modèle	*Puissance*	*Moteur*	*Cylindrée*		*Régime*	*Poids à vide*	*Charge utile*	*Années de production*	*Empattement*	*Dimensions du plancher*	*Bandages (en mm)*	
											Avant	*Arrière*
DU	14 HP	4 cyl. De Dion	80 x 140	2 815 cm³	1 250 tr/mn	2 500 kg	**2 t**	1912-13	3,90 m	3,50 x 1,70 m	930 x 120	
DV[1]	14 HP	4 cyl. De Dion	80 x 140	2 815 cm³	1 250 tr/mn	3 000 kg	**2,5 t**	1912-14	3,28 m	3,50 x 1,70 m	930 x 120	
FE	13 HP	4 cyl. De Dion	80 x 140	2 815 cm³	1 400 tr/mn	3 200 kg	**2 t**	1914	3,95 m	3,50 x 1,70 m	930 x 120	
FP	50 HP	4 cyl. De Dion	125 x 150	7 363 cm³			**5 t ?**	1914				
FR	25 HP	4 cyl. De Dion	100 x 140	4 398 cm³	1 300 tr/mn	3 700 kg	**3,5 t**	1914-18	4,10 m	3,50 x 1,70 m	930 x 120	
FS/FQ[2]	35 HP	4 cyl. De Dion	110 x 150	5 702 cm³	1 300 tr/mn	4 100 kg	**5 t**	1914-18	4,30 m	4,00 x 1,70 m	950 x 140	1030 x 160
GT	25 HP	4 cyl. De Dion	100 x 140	4 398 cm³	1 300 tr/mn	3 500 kg	**3 t**	1916-18	4,10 m	3,50 x 1,70 m	930 x 120	

1. Type à moteur sous le siège
2. Les caractéristiques détaillées sont celles du **FS**. Les deux modèles sont très similaires mais le même moteur donne une puissance rectifiée de 22 HP au FS et de 25 HP au **FQ**.



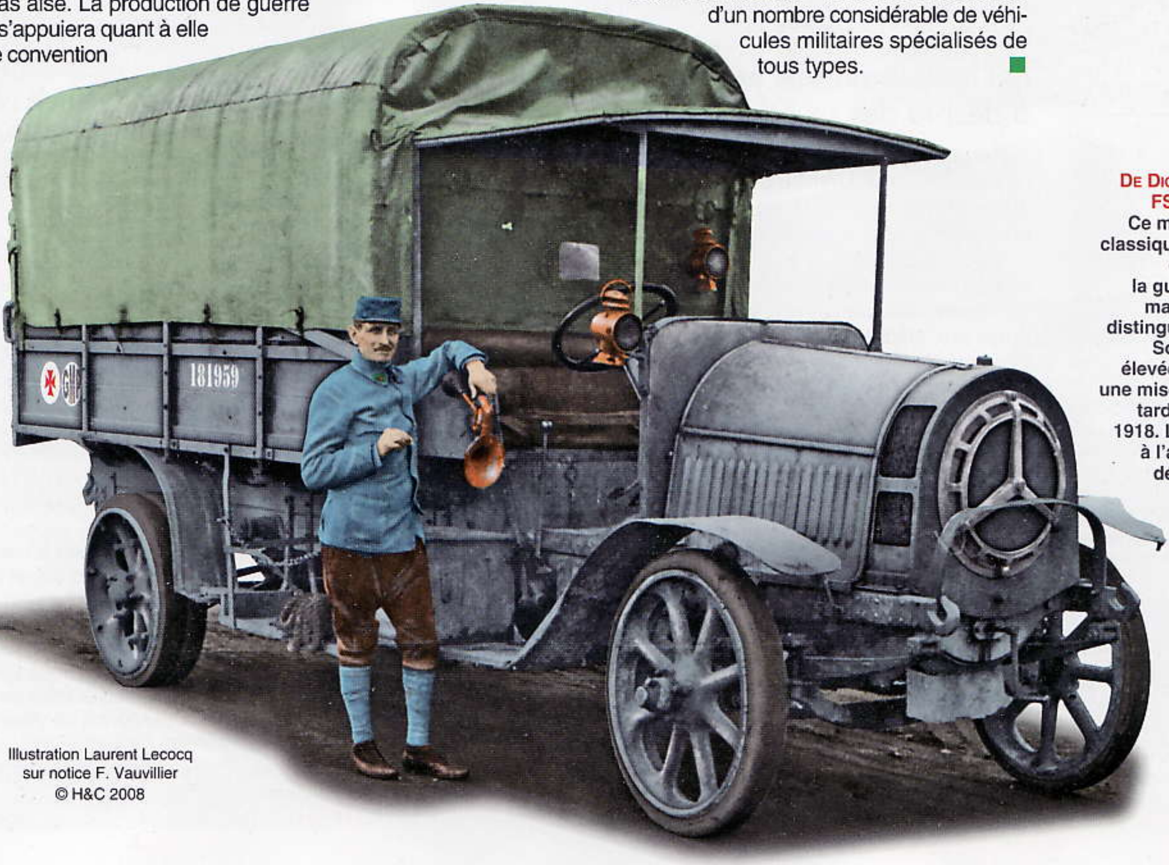
Photographié en mars 1916, ce camion **type FR, FS** ou **FQ** immatriculé **100 127** appartient au 84e RALT, 12e groupe, 24e batterie (mortiers de 220). Aucun insigne ne vient hélas compléter cette précieuse indication. Les roues du véhicule sont du modèle en fonte d'acier.
(Coll. P. Touzin)

parc civil, puis grâce aux premières commandes du ministère de la Guerre, s'étageant d'août 1914 à mars 1915 comme suit : [4]

	août	*sept*	*oct*	*nov*	*déc*	*jan*	*fév*	*mar*
camions 2,5 t	1							5
camions 3 t	1	6			10			
camions 3,5 t								60
camions 5 t					3			5
camions 4 t							10	

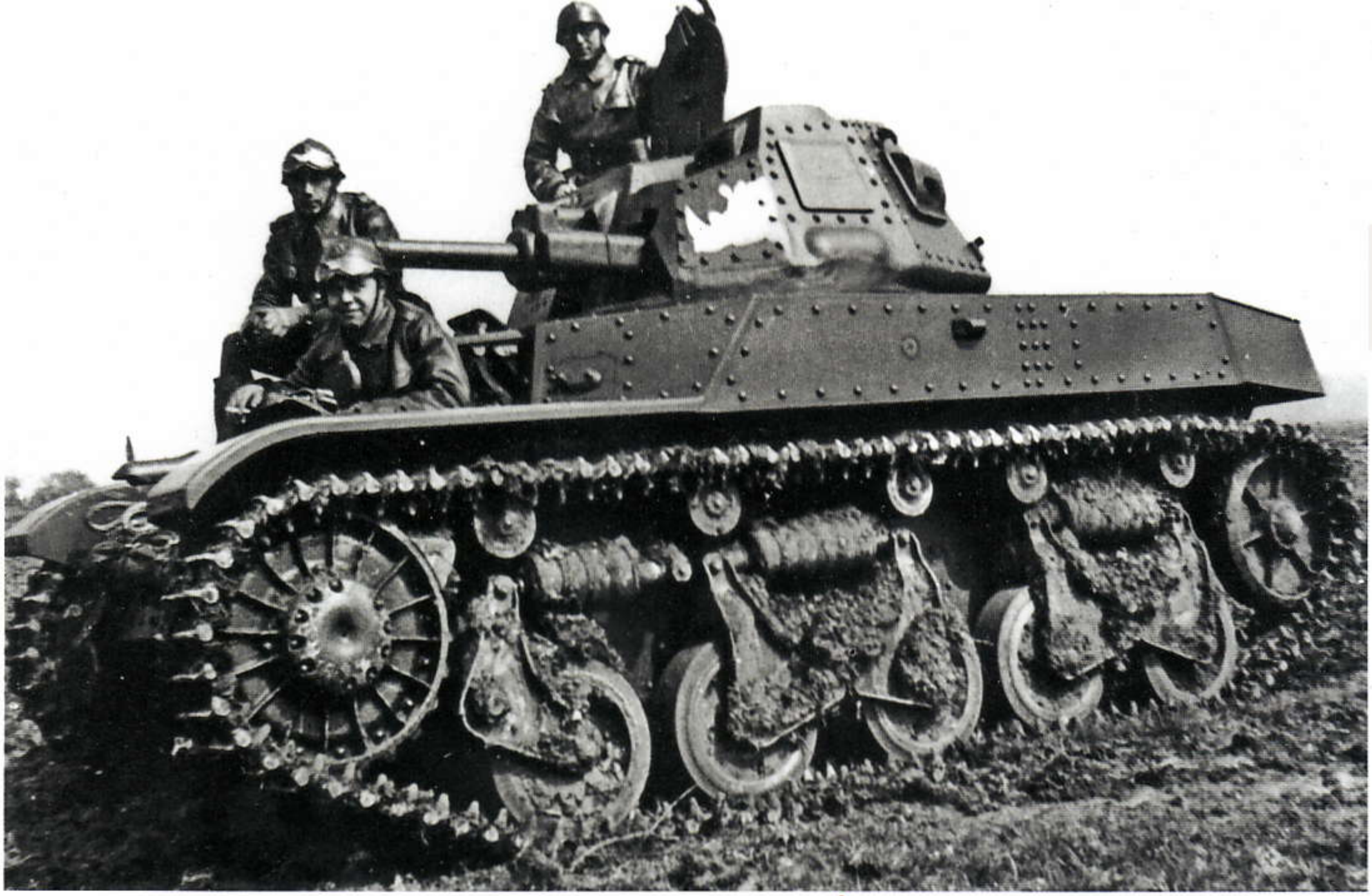
Les types ne sont pas indiqués et le recoupement n'est pas aisé. La production de guerre initiale s'appuiera quant à elle sur une convention de décembre 1914 fixant à l'usine de Puteaux l'objectif de fourniture mensuelle, peu ambitieux, de 20 camions de 2 et 5 tonnes. Mais il est patent que les types **FE** de 2 t du début de la guerre ne seront pas poursuivis longtemps, la production principale s'organisant autour des **FR** de 3,5 t et des **FS** et **FQ** de 5 tonnes.

Restée relativement mesurée, la fourniture de camions bâchés ordinaires De Dion-Bouton aux armées en 1914-1918 ne doit pas faire oublier que le « grand constructeur de Puteaux » a assuré la livraison d'un nombre considérable de véhicules militaires spécialisés de tous types. 🟩



De Dion Bouton type FR, FS ou FQ, 1916-1918
Ce modèle est le grand classique du constructeur de Puteaux durant la guerre de 1914-1918 mais il est difficile de distinguer les trois types. Son immatriculation élevée, **181 958**, dénote une mise en service assez tardive, probablement 1918. Le sigle GMP peint à l'arrière de la ridelle désigne un véhicule du gouvernement militaire de Paris.

Illustration Laurent Lecocq
sur notice F. Vauvillier
© H&C 2008



LES AUTOS BLINDÉS LOURDS DU CORPS DE CAVALERIE BELGE 1940

Une étude de
Georges E. Mazy
avec la participation de
François Vauvillier

En l'absence de documents originaux probants, les auteurs et compilateurs traitant des questions techniques relatives aux Renault ACG1 de l'armée belge ont jusqu'à présent été amenés à décrire des situations inexactes.

Par exemple que ces chars [1] étaient armés d'une mitrailleuse de 13,2 mm ou d'une Maxim, que leur canon était français, que 25, sinon 18, sinon 12 furent livrés, ou que les engins étaient restés longtemps à l'abandon.

Mais aujourd'hui, grâce à l'examen des archives belges récupérées à Moscou et conservées à présent au Musée royal de l'armée de Belgique (MRA), grâce aussi aux éléments d'archives Renault exhumés par François Vauvillier qui recoupent les documents belges et les complètent en livrant le point de vue de l'industriel français ainsi que des échanges de correspondance officieux entre responsables des deux côtés du Quiévrain, nous pouvons écrire enfin — l'*Union faisant la force* — l'histoire factuelle et fondée de cette poignée de chars aussi illustres que méconnus.

Mais, pour paraphraser l'auteur d'une compilation récente, ceci est la version *provisoirement définitive* de l'histoire technique des ACG1 belges. Et le projet existe de réunir dans un ouvrage l'ensemble de la documentation et de l'iconographie rassemblée sur les AMC par tous les chercheurs passionnés par ce sujet.

Intention, évaluation, décision

Au début des années trente, l'état-major belge s'intéresse au programme de blindés de la cavalerie française et plus particulièrement aux véhicules Renault à chenilles intégrales : d'abord le **type VM** [2] qui retient brièvement son attention. Puis le **type YR** — extrapolation du précédent mais à trois hommes — qui répond alors au programme de l'AMC (*automitrailleuse de combat*) du 23 janvier 1932 [3] visant à donner à la cavalerie française un engin blindé disposant d'un armement puissant, en principe dans une tourelle à deux hommes.

Le 14 mars 1933, en conclusion des études relatives à la motorisation des troupes de défense Luxembourg-Namur (TDLN), Albert Devèze, ministre de la Défense nationale belge, décide : « *...choix, essais et acquisitions de châssis tout terrain ; équipement de ces châssis avec blindage, canon (47 mm ou 25 mm) et Mi ou FM pour*

LES ARCHIVES DE MOSCOU

Un mythe : *toutes les archives militaires belges ont été détruites à Dunkerque !* Je l'ai longtemps cru comme beaucoup d'autres. Mais il n'en était rien.

Seul le train contenant une partie des archives de la section historique de l'EMGA y fut détruit. Les Allemands s'emparèrent des autres archives, soit en Belgique, soit dans les trains les transportant vers Nantes ou Dijon, pour les transférer ensuite à Berlin. D'autre part, trois dépôts d'archives furent constitués par l'armée belge en juin 1940 à Carcassonne, Montpellier et Narbonne et capturés plus tard.

Les archives se trouvant à Berlin y furent à nouveau saisies en 1945, cette fois par les Soviétiques, et transférées à Moscou. Après bien des tractations et en remboursant les frais d'entreposage et *de classement* (sic), le Musée royal de l'armée (MRA) est parvenu à les récupérer. Pour l'anecdote, les semi-remorques belges qui sont allés les chercher sur place étaient les premiers véhicules d'une armée étrangère à pénétrer dans Moscou ; ce que ni Napoléon, ni Hitler n'avaient pu réaliser. Raison pour laquelle, sans doute, il fut imposé de fortement banaliser ces camions militaires.

NOTES

[1] Au sens courant : engin blindé à chenilles intégrales et doté d'un armement en tourelle. L'ACG1 est, en termes officiels français, une « *automitrailleuse de combat* » (*AMC*) toujours désignée au féminin et souvent qualifiée de « *voiture* » ; et en termes officiels belges un « *auto blindé lourd* » (*ab lourd*), toujours au masculin. Pour cet article dédié aux ab belges, nous emploierons, sauf exceptions, le masculin.

[2] Voiture blindée chenillée très légère à deux hommes dont un en tourelle, adoptée par l'armée française en tant qu'*automitrailleuse de reconnaissance* AMR 33. GBM y reviendra, dans le cadre d'une étude à paraître prochainement sur le T.15 de l'armée belge.

[3] Sur les programmes et réalisations d'engins blindés pour la cavalerie française, ➠ *GBM 75 pages 40-49.*

Page ci-contre.
Cette belle vue latérale de l'ACG1 n° 803 2191 et de ses trois hommes d'équipage en 1940 montre bien, sur la tourelle, la plaque de blindage percée d'une fente de vision, recouvrant l'ancien emplacement du diascope gauche. *(DR)*

réaliser les autos blindés (canon-Mi) devant constituer les éléments de reconnaissance des troupes chargées de la défense de la frontière ». Notons les euphémismes pour masquer l'achat de chars modernes.

La gamme comprendra des blindés légers — les T.13 et T.15 — et des blindés plus lourds. Pour ces derniers, bien qu'un budget global de 14,25 millions de francs belges ait déjà été prévu en 1934 en vue de leur commande, une note montre qu'au 18 novembre 1934 le choix n'a pas encore été arrêté entre le char Vickers-Armstrongs (*Medium Tank Mark F*) et l'AMC Renault type YR que des essais viennent alors d'opposer en Belgique, les 9-10 octobre pour le Vickers et les 7-10 novembre pour l'AMC Renault.

Le capitaine Loyd, co-fondateur de la société Carden-Loyd, s'est personnellement déplacé pour assister aux essais. Le Vickers y apparaît supérieur au modèle Renault en terrain varié mais inférieur sur route. Son blindage de 13 mm est jugé très insuffisant et la disposition de la tourelle est notée comme « *commerciale* ».

L'AMC 34 présentée est le prototype, propriété de l'armée française, provisoirement muni en guise de tourelle d'une maquette en bois grandeur nature.

Le 13 février 1935, la commission permanente de la motorisation se prononce en faveur du modèle français car « *ce véhicule résoud mieux les questions du blindage et de l'armement, primordiales pour une auto-mitrailleuse de combat* ». Il est cependant convenu qu'une commande ne pourra porter que sur le modèle amélioré déjà commandé par l'armée française, c'est-à-dire le véhicule type ACG1 qui deviendra en France l'AMC 35.[4]

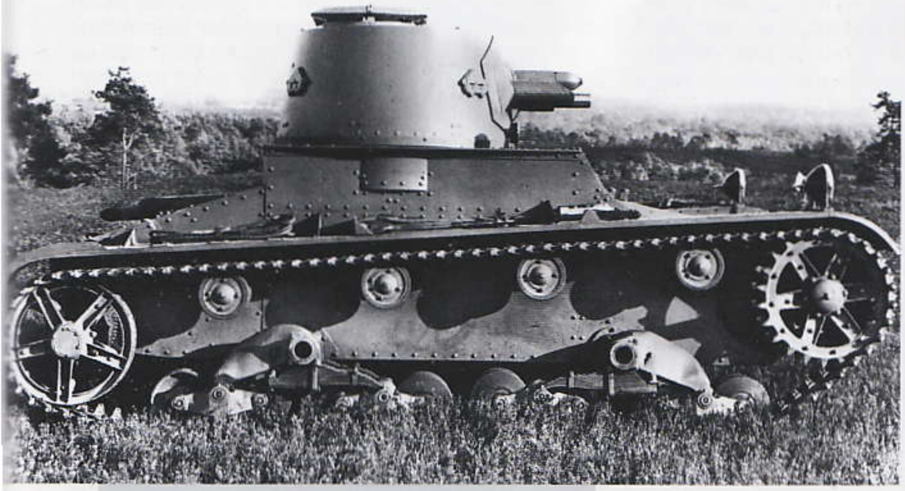
Le 26 mars 1935, les services du Charroi automobile font donc la proposition au Ministre d'acheter 25[5] AMC Renault au prix unitaire de 360 000 francs français, réputé être le même prix que celui payé par l'Etat français[6]. Les tourelles, commandées séparément, seront placées par Renault sur ses châssis. Le Ministre donne son accord le 28 mars en précisant qu'il devra s'agir de la 2e série d'AMC — c'est-à-dire l'ACG1 —, munie de la tourelle à deux hommes APX 2 conçue par l'atelier de Puteaux.

La lettre de commande C/AR 696/1884 est envoyée le 13 septembre 1935. Une commande séparée est envoyée à Renault pour les masses oscillantes, les châssis porte-glace des épiscopes, les lunettes de pointage et une autre au service géographique de l'armée française pour 25 périscopes. Avec les tourelles et les munitions, le budget global est devenu 18 850 000 francs belges. Les livraisons sont prévues au rythme de trois par mois, à partir d'octobre 1935. La réalité sera tout autre.

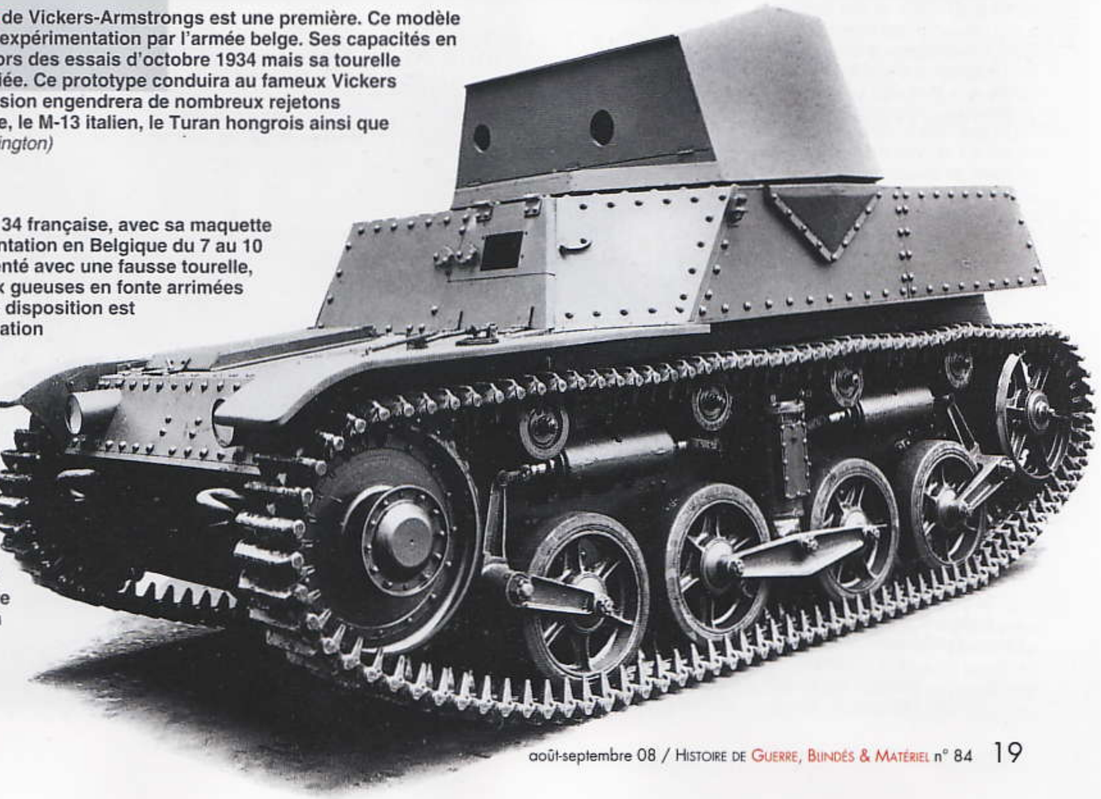
La commande des 25 tourelles APX 2 est adressée quant à elle le 18 septembre 1935 à la société géné-

Les autos blindés lourds du programme belge

	Vickers Medium F	**Renault YR**	**Renault ACG1**
Présentation en	*oct. 1934*	*nov. 1934*	*juin 1937*
Moteur	Rolls-Royce	NervaStella 8 cylindres	B 1bis réduit à 4 cyl.
Puissance	110 ch	120 ch	180 ch
Réservoir d'essence	200 l	145 l	300 l
Autonomie	150 km	200 km	175/200 km
Vitesse max. sur route	35 km/h	45 km/h	45 km/h
Pression (g/cm²)	556	800	
Largeur	2,40 m	2,15 m	2,13 m
Longueur	4,70 m	3,89 m	4,54 m
Hauteur	2,25 m	2,30 m	2,30 m
Poids en charge	7 670 kg	9 500 kg	15 000 kg
Gué	0,40 m	0,60 m	0,60 m
Tranchée	1,80 m	1,20 m	2,00 m



Cette vue latérale du Medium Tank Mark F de Vickers-Armstrongs est une première. Ce modèle semble bien n'avoir été utilisé que pour l'expérimentation par l'armée belge. Ses capacités en tous terrains sont jugées satisfaisantes lors des essais d'octobre 1934 mais sa tourelle trop légèrement blindée n'est pas appréciée. Ce prototype conduira au fameux Vickers 6-tonner dont l'organisation de la suspension engendrera de nombreux rejetons comme le 7TP polonais, le T-26 soviétique, le M-13 italien, le Turan hongrois ainsi que le Lt(35) tchèque. *(Coll. Tank Museum Bovington)*



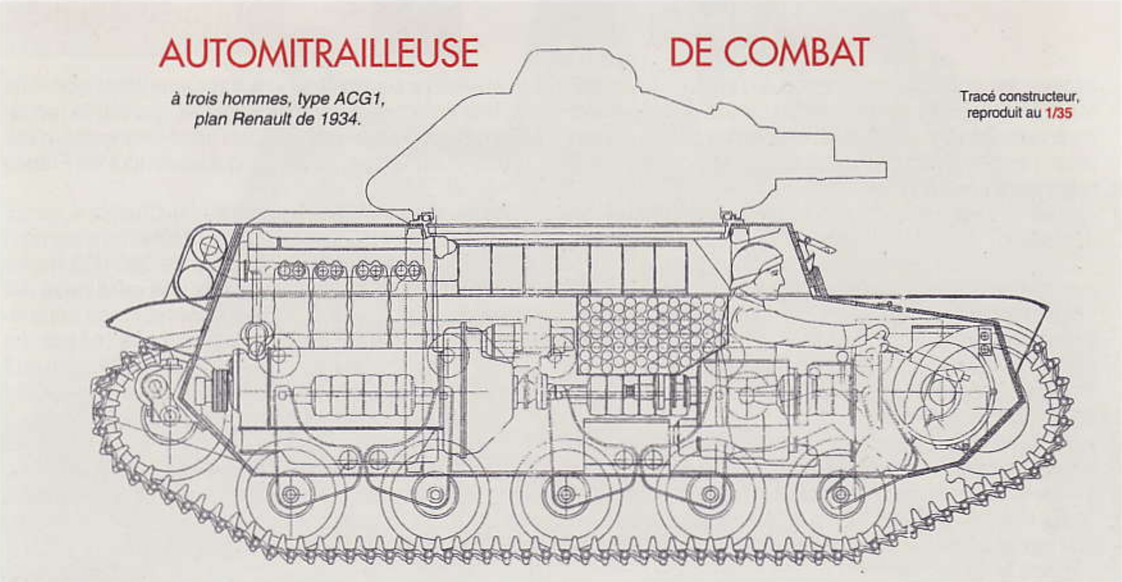
Le prototype Renault YR, futur AMC 34 française, avec sa maquette de tourelle en bois. Lors de sa présentation en Belgique du 7 au 10 novembre 1934, ce prototype est présenté avec une fausse tourelle, le poids réel futur étant obtenu par deux gueuses en fonte arrimées à l'arrière du véhicule. Cette disposition est probablement à l'origine d'une information erronée communément admise jusqu'à présent et qu'il faut corriger ici : l'ACG1 qui participera presque trois ans plus tard, en septembre 1937, à des manœuvres de chasseurs ardennais n'avait pas sa tourelle boulonnée, donc fixe, pas plus qu'elle n'aurait été remplacée par un lest. Signalons enfin que, dans le rapport d'expérimentation belge en date du 6 décembre 1934 figure la description écrite de la tourelle française définitive APX 1, c'est-à-dire le modèle monoplace blindé à 40 mm qui équipera six AMC 34 françaises. Mais cette tourelle ne sera jamais présentée en Belgique, l'APX 2 ayant été retenue. *(Document constructeur)*

NOTES

[4] Toute la partie française des études et réalisations d'AMC 34 et AMC 35 sera développée ultérieurement par François Vauvillier.

[5] Il s'agit de pourvoir en *autos blindés-canon de 47 mm* (ab/C47) les quatre régiments mixtes de cavalerie prévus pour 1935 (4 ab/C47 par régiment, soit 16 en tout), les trois groupes mixtes de chasseurs ardennais (2 ab/C47 par groupe, soit 6 en tout) et 3 voitures de volant, soit 25 au total.

[6] En réalité, le prix unitaire consenti au gouvernement français est de 350 000 FF, mais le gouvernement belge l'ignore.


AUTOMITRAILLEUSE
DE COMBAT
à trois hommes, type ACG1, plan Renault de 1934.
Tracé constructeur, reproduit au 1/35

Ce plan Renault de l'ACG1, donnant la longueur hors-tout à 4,54 m (alors que les fiches techniques pourtant de même origine indiquent usuellement 4,45 m) présente aussi un tracé simplifié de la tourelle APX 1-CE (chemin élargi) qui a partiellement doté les AMC 34 Renault YR. Ceci n'a rien d'étonnant : c'est justement cette tourelle qui sera *décrite* (mais non effectivement présentée) dans le rapport d'expérimentation belge du 6 décembre 1934 de l'AMC type YR.
(Coll. G. E. Mazy)

rale de construction de locomotives Batignolles-Châtillon, siège à Paris et usines à Nantes. Leur prix unitaire est de 70 000 francs belges. Leur réception se fera séparément des châssis.

Déboires en tous genres

Mais, du côté de Billancourt, les mois passent et rien n'est expédié en Belgique : ni en 1935, ni en 1936. C'est le début d'un cycle infernal de retards pour diverses causes : des troubles sociaux certes, mais aussi de graves incidents de mise au point affectant la sortie des ACG1, qu'ils soient français ou belges. Car industriellement, les deux ne constituent qu'un seul et même ensemble. Et techniquement, un seul et même vaste chantier.

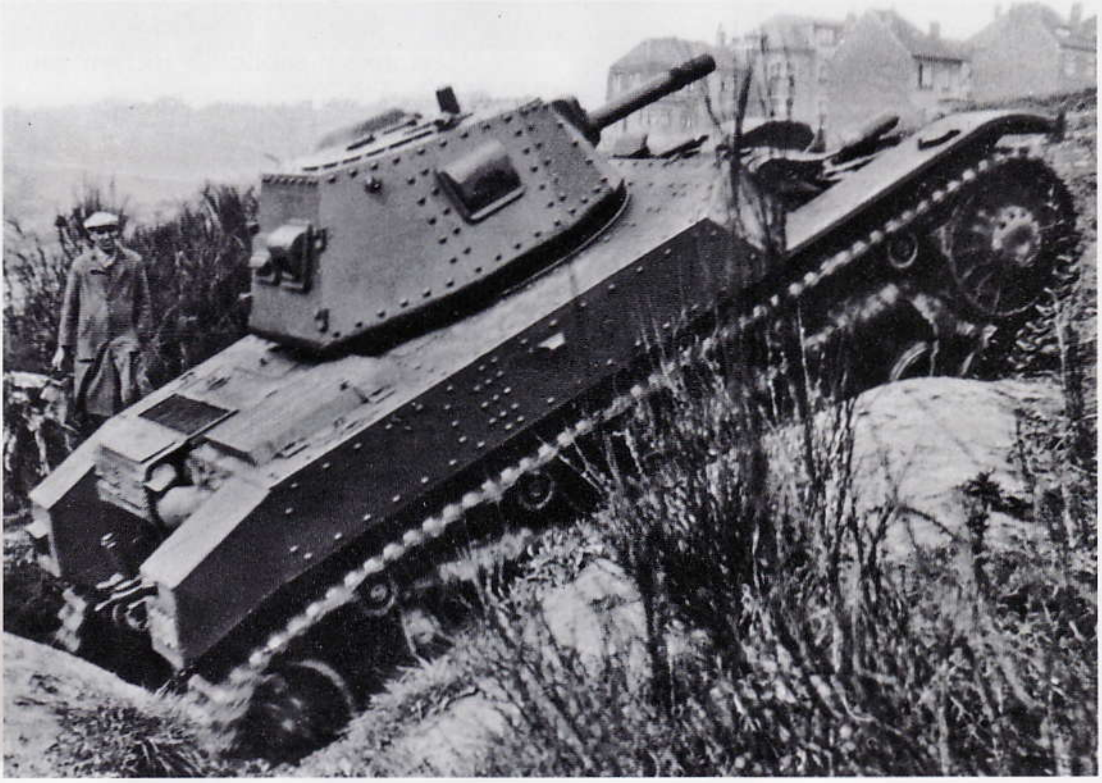
En juin 1936, lorsque le lieutenant-général H. Denis est nommé ministre de la Défense nationale belge en remplacement d'Albert Devèze, des objections se font jour au sein de la commission de motorisation et au sein du corps de cavalerie, car le véhicule Renault s'écarte du cahier des charges (15 t au lieu de 9 t) et présente une vitesse insuffisante [7].

Sur l'insistance de l'état-major belge, Renault livre finalement son premier exemplaire le 4 juin 1937, portant le numéro de série **803**. S'il ne comporte pas toutes les modifications demandées par la commission de Vincennes, il est livré complet et muni de sa tourelle APX 2 : les archives belges font état à ce sujet d'un premier *ab* armé rapidement de son C47, sans toutefois être en état de tirer. L'engin est mis en service au 2de Lansiers (néerlandophone pour 2^{e} Lanciers, ou 2L), un choix logique car ce régiment avait déjà hérité des Minerva de 1914-1918 au sein de son *escadrille d'autos blindés* et avait ensuite utilisé les Berliet VUDB.

L'ACG1 n° 803, objet d'un examen attentif

Le premier rapport d'essais sur route et tous terrains est publié le 7 juillet 1937. Une commission d'examen se prononce ensuite sur la valeur tactique de l'engin. Elle conclut prudemment : « *L'auto-canon est un engin de combat construit et convenant comme tel, plutôt que le véhicule attendu pour compléter les pelotons d'ab des régiments motocyclistes. Au CC* [corps de cavalerie], *il ne pourrait être utilisé qu'en modifiant l'organisation et en créant par exemple, par DC, une unité d'autos-canons de combat — comme il en existe dans l'organisation française — ou un groupe d'autos-canons par CC. Comme auto-canon des pelotons ab appartenant organiquement aux régiments motorisés, il y a lieu de faire l'acquisition d'un engin plus léger, quitte à en limiter le blindage* ».

Six semaines plus tard, l'ACG1 n° 803 participe aux manœuvres générales des chasseurs ardennais du 23 au 27 août 1937 au sein du parti Est (l'agresseur), mis en œuvre par le 2L. Contre toute attente, c'est à Billancourt que l'on retrouve trace des enseignements de



La voiture n° 803 évoluant sur un terrain d'exercice, peut-être Wemmel, en 1939-1940, durant la seconde partie de sa carrière, sous l'immatriculation 2191. Nous n'en connaissons hélas aucune photographie la représentant dans son état d'origine, telle qu'elle fut livrée en Belgique début juin 1937. On distingue bien ici la configuration du capot moteur. La petite cocarde belge, extrêmement discrète, est discernable sur le flanc droit.
(Coll. Georges E. Mazy)

NOTE

[7] Renseignements nouvellement connus des autorités belges, du fait que l'ACG1 de tête de série a été présenté entre-temps à la CEMA de Vincennes et son rapport pour le moins mitigé a été répercuté à Bruxelles via l'attaché militaire belge à Paris.

ces manœuvres : « *le général* [Jamotte] [8] *nous expose que le premier véhicule livré a fait cet été les manœuvres du corps de cavalerie où il s'est très bien comporté, et ensuite des manœuvres dans le Luxembourg belge avec les chasseurs ardennais ; dans cette seconde partie, on s'est aperçu que le poids très élevé en interdisait l'emploi dans cette région. Dans ces conditions, le gouvernement belge serait heureux si nous trouvions une raison pour ne pas lui livrer les sept voitures destinées au corps ardennais* ».

L'AMC Renault a cessé de plaire

En ce même mois de septembre 1937, certains en Belgique reviennent à la charge en proposant « *l'autocanon R 35* » [9]. Le chef d'état-major, le lieutenant-général Van den Berghe, rejettera cette idée car il ne serait fourni qu'en 1939, serait plus lent et ne pourrait être armé du 47 mm belge. Il proposera alors de réduire la commande des ACG1 de 25 à 18 exemplaires en se limitant aux 16 prévus pour le corps de cavalerie (deux pelotons de huit chars par division) [10] plus deux de réserve ; les chasseurs ardennais, pour qui sept (six plus un) de ces chars étaient prévus, s'étant entre-temps fermement prononcés contre tout nouvel engin à chenilles.

Finalement, le lieutenant-général Denis tranche en estimant qu'« *il faut laisser des commandes à la grande nation sœur* », ce qui ne l'empêchera pas un peu plus tard, en décembre 1937, d'envisager la rupture unilatérale du contrat avec Renault, suivant en cela son chef d'état-major qui déclare alors : « *J'estime que nous ne pouvons plus longtemps attendre qu'il plaise au fournisseur de nous livrer ce matériel. Ce serait une perte de temps qu'il est impossible d'estimer, mais qui jointe à celle déjà subie actuellement, est hors de proportion avec la valeur du matériel à recevoir éventuellement* ». La rupture du contrat semble dès lors consommée, mais elle ne concerne que la commande à Renault, la commande séparée de tourelles n'étant pas mentionnée.

« Il faut laisser des commandes à la grande nation sœur » déclare le ministre de la Défense

Le 15 mars 1938, le Ministre prévoit de payer un dédit de 4 millions de FF et d'affecter le solde du budget à l'achat de 14 T.13B, car il juge que l'industrie n'a toujours pas créé l'*ab lourd* que les Belges désirent.

Le compromis de 1938 et la livraison

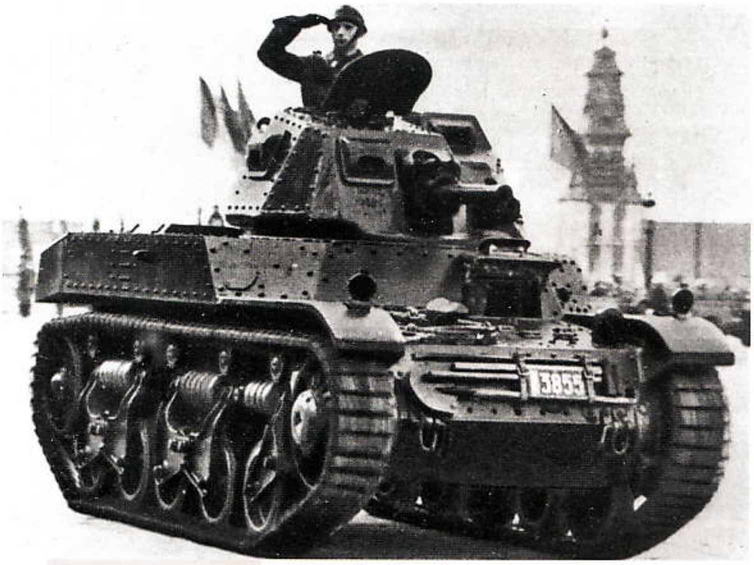
Cependant, sur le plan industriel, les approvisionnements ont été constitués à Billancourt pour 75 voitures de série (50 françaises et 25 belges), avec un état d'avan-

Notes

[8] Lieutenant-général Jamotte, IFM (ingénieur fabrications militaires) de l'armée belge (entretien du 23 septembre 1937 avec P. Guérin, des usines Renault).

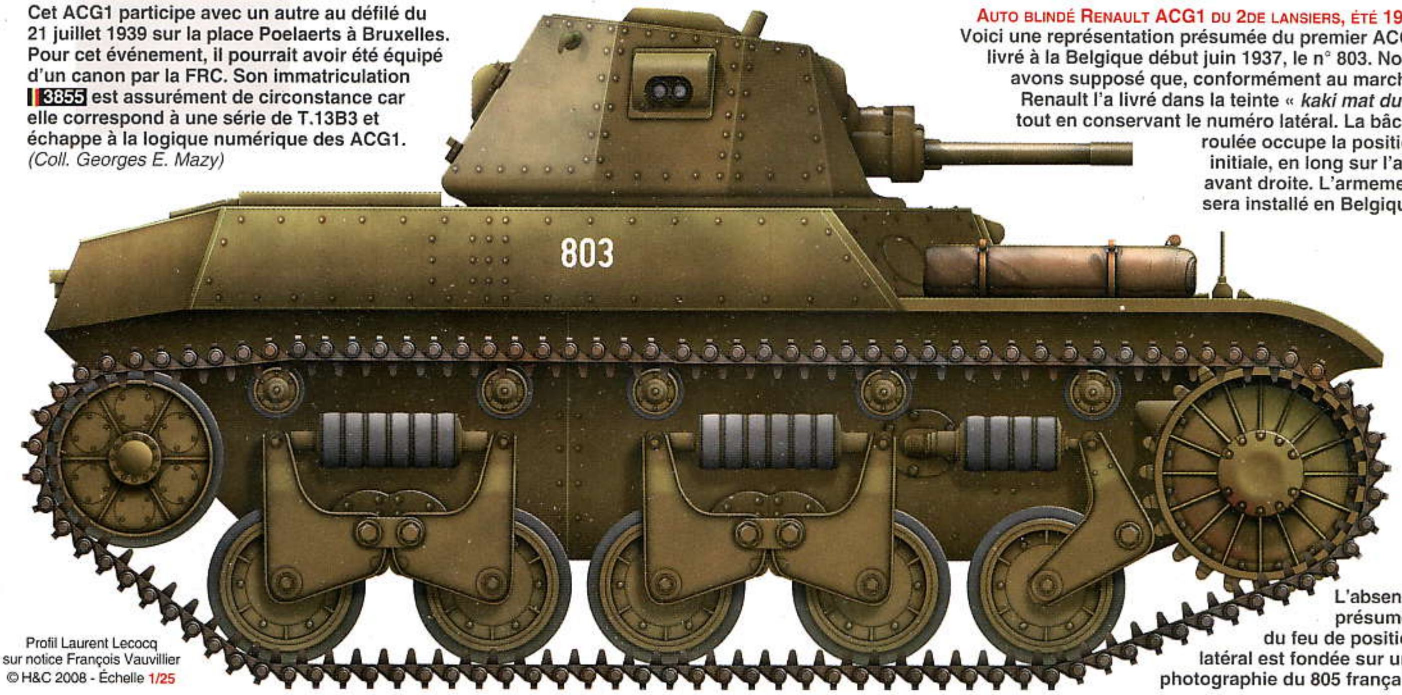
[9] C'est-à-dire le char léger français modèle 1935 R, alias Renault ZM, universellement connu sous le nom de « R 35 ».

[10] Ce qui marque une évolution — au moins dans l'intention — entre l'organisation fixée au début de 1935 et celle envisagée deux ans et demi plus tard.



Cet ACG1 participe avec un autre au défilé du 21 juillet 1939 sur la place Poelaerts à Bruxelles. Pour cet événement, il pourrait avoir été équipé d'un canon par la FRC. Son immatriculation 3855 est assurément de circonstance car elle correspond à une série de T.13B3 et échappe à la logique numérique des ACG1. *(Coll. Georges E. Mazy)*

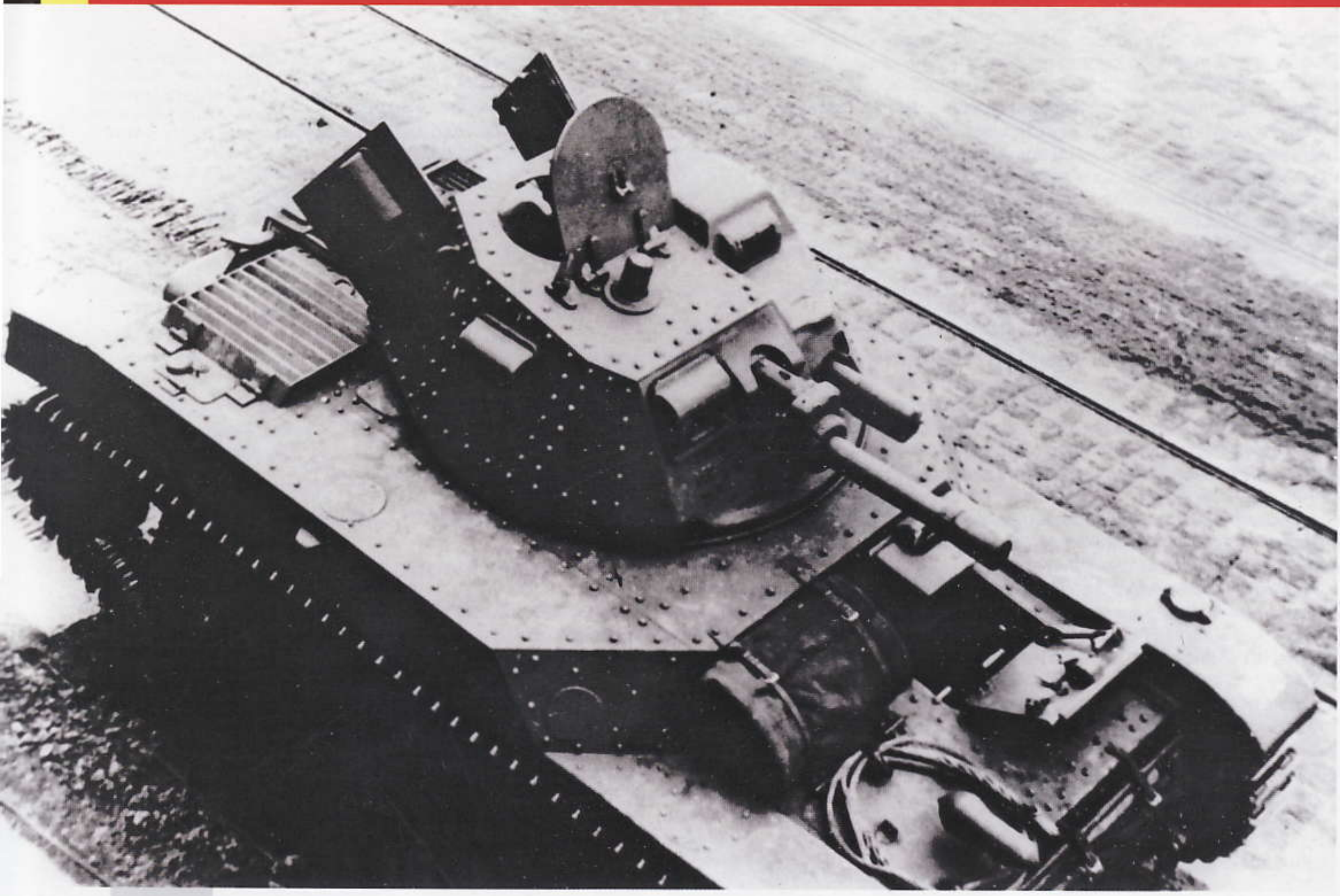
Été 1939 : un ACG1 complet avec son lot de bord, est soumis, au quartier d'Etterbeek, à la curiosité admirative des cavaliers belges. Jamais l'armée du royaume n'a disposé d'un matériel blindé aussi imposant et à la silhouette — il faut le souligner — fort impressionnante pour son temps. *(Coll. Georges E. Mazy)*



Auto blindé Renault ACG1 du 2de Lansiers, été 1937
Voici une représentation présumée du premier ACG1 livré à la Belgique début juin 1937, le n° 803. Nous avons supposé que, conformément au marché, Renault l'a livré dans la teinte « *kaki mat dur* » tout en conservant le numéro latéral. La bâche roulée occupe la position initiale, en long sur l'aile avant droite. L'armement sera installé en Belgique.

L'absence présumée du feu de position latéral est fondée sur une photographie du 805 français.

Profil Laurent Lecocq
sur notice François Vauvillier
© H&C 2008 - Échelle 1/25



Sous cet angle inaccoutumé, l'auto blindé n° 829, immatriculé 2175, présente une vue fort intéressante de sa superstructure, notamment des persiennes de ventilation du moteur très proéminentes. La caisse est strictement identique au modèle français (pour les AMC non munies de la TSF) mais la tourelle se distingue, même sous cet angle, par :
– le canon FRC C47 légèrement plus court que son homologue français et surtout muni d'un renflement plus long et moins épais ;
– le manchon plus imposant de la mitrailleuse ;
– le décrochement supplémentaire pour la lunette de visée.
(Coll. Georges E. Mazy)

cement qui, le 20 janvier 1938, s'établit comme suit :

– matières : en totalité (pour sortir 75 voitures)
– usinage : 65 à 70 (sur 75)
– ensembles montés : 45 à 50 (sur 75).

Une solution de compromis est trouvée en avril 1938, alors que le nombre exact d'AMC ACG1 « *terminées de montage est de 35, dont 10 pour la Belgique* » (21 avril) : celle-ci ne recevra que 10 ACG1 complètes (dont la n° 803 déjà livrée) au lieu des 25 prévues, mais elle accepte la livraison et la facturation, en sus, de tous les éléments divers en cours de fabrication au titre du marché initial [11], ceci par modification de commande F/AR 696/2114 signée à Bruxelles le 15 juin 1938.

Par ce nouveau document, Renault s'engage à fournir les 10 ACG1 à la Belgique avant le 31 juillet 1938. Bien imprudemment car, s'ils sont montés, ces véhicules ne sont toujours pas en état de rouler et doivent subir d'importantes modifications mécaniques. Et Renault n'obtient pas la priorité de livraison pour la Belgique qu'il avait demandée le 6 mai 1938 : le ministère français s'en tient, dans sa réponse du 2 juin, à l'ordre fixé : sept voitures pour la France puis trois pour la Belgique, et ainsi de suite. De sorte que la commande belge révisée (neuf ACG1 neuves, plus la n° 803 déjà livrée [12]) ne pourra être totalement honorée qu'après livraison à la France de ses 23 premières voitures.

Durant l'été et l'automne 1938, les retards s'accumulent à nouveau. En octobre, le lieutenant-général Jamotte avertit officieusement le constructeur de « *toute la gravité de la situation* » et une réponse tout aussi privée, à son domicile, lui parvient de Billancourt, datée du 17 octobre, évoquant « *la gêne que doit vous causer l'issue assez regrettable d'une affaire aux débuts de laquelle vous avez présidée* ». Le 27 octobre enfin, on prend date pour la réception technique complète des trois premières voitures, à Billancourt, le mardi 8 novembre 1938, par une commission belge dirigée par le major Op de Beeck. Pour l'anecdote, un échantillon de la peinture « *kaki mat dur* » réglementaire dans l'armée belge est envoyé de Bruxelles le 27 octobre [13], mais la réception sera faite sur des ACG1 en peinture gris d'apprêt : on ne procèdera « *à la peinture définitive qu'immédiatement avant expédition* ».

Après une réception technique provisoire les 8, 9 et 10 novembre, une grève aux usines Renault bloque les travaux de finition des trois premières voitures jusqu'à mi-décembre. Enfin, le 21 décembre, la SAUR les signale à son très patient client comme « *actuellement terminées et prêtes à être expédiées* ». Ultime avatar ? Non car, du point de vue belge, une nouvelle réception technique complète, concernant des « *véhicules entièrement terminés et munis de tous leurs accessoires* » est jugée indispensable. Elle intervient à Billancourt le 25 janvier 1939. Cette fois, l'examen de passage est positif sans réserve, les ab n^os^ **806**, **814** et **817** sont définitivement agréés par lettre de Bruxelles du 15 février. Le 30 mars 1939, les trois ACG1 quittent la France par voie ferrée et arrivent en Belgique.

Tout juste quarante six mois de retard sur les délais contractuels

Le deuxième lot (ab n^os^ **807**, **823** et **829**), réceptionné les 21, 22 et 23 février, agréé le 13 mars, est expédié courant mai.

Enfin, le troisième lot (ab n^os^ **831**, **832** et **833**, réceptionné les 13, 14 et 15 juin, agréé le 27 juin, est expédié le 7 août 1939. La première voiture (n° **803**), quant à elle, repasse d'abord la frontière en sens inverse pour Billancourt en juillet 1939, où elle est rapidement « *remise en ordre* » puis réexpédiée en Belgique. Ainsi la commande belge est-elle enfin honorée, avec tout juste 46 mois de retard sur les délais contractuels initiaux.

N° usine	*Date de livraison*	*Remarques*
803	juin 1937	1^er^ exemplaire
806-814-817	30 mars 1939	1^er^ lot
807-829-823	mai 1939	2^e^ lot
831-832-833	7 août 1939	3^e^ lot
803	*août 1939 probable*	remise à niveau

NOTES

[11] Pour mémoire : cinq collections mécaniques complètes, huit carcasses entièrement usinées mais non montées, et 18 900 kg d'éléments divers de blindage partiellement usinés. Rien de tout cela ne sera en fait livré.

[12] Qui devra être rendue « *strictement identique* » aux neuf autres. Bruxelles aurait préféré recevoir une dixième voiture neuve à la place de la n° 803 (lettre du 21 juin 1938) mais donne finalement son accord à la SA des usines Renault, le 29 juillet 1938, pour la seconde solution.

[13] Cette peinture était prévue dès l'origine (marché de 1935).

[14] On l'a vu, la première tourelle avait été livrée avec le premier ACG1 belge en 1937.

Et les tourelles ?

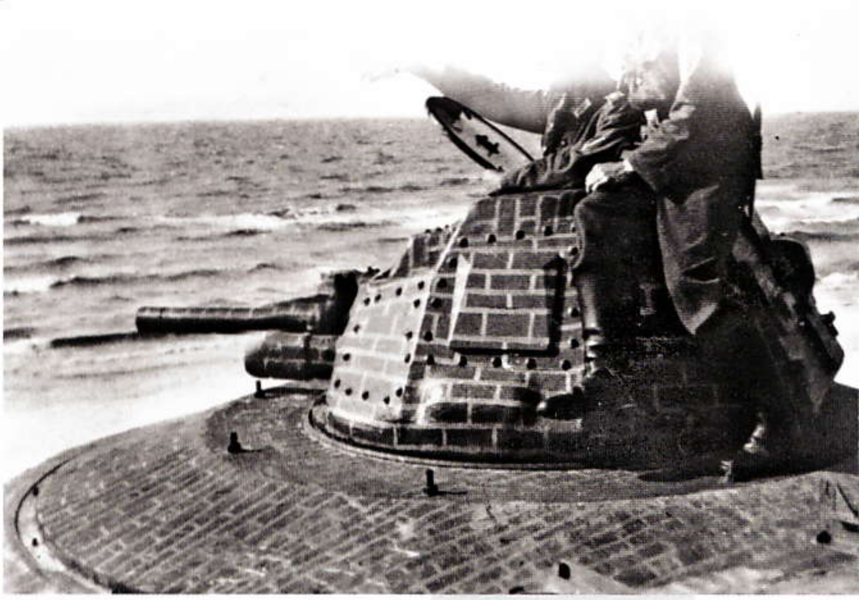
L'état-major belge a bien compris qu'en cas de désistement pour les autos blindés, il aurait à payer toutes les tourelles ; le delta n'étant que le coût du transport. Il ne semble pas que Batignolles-Châtillon ait reçu notification de la réduction du contrat Renault à dix ACG1. Ses archives indiquent que la fabrication des tourelles APX 2 pour l'exportation — c'est-à-dire pour la Belgique — a repris durant le second semestre 1937. Lorsque les exportations d'armement sont à nouveau autorisées en 1938, neuf tourelles [14] sont livrées à Renault qui les monte sur ses châssis et les présente à l'inspection la même année. Comme ses livraisons souffraient de la lenteur des fabrications de Renault, Batignolles-Châtillon aurait alors rempli le solde de son contrat belge en « *ignorant volontairement* » les problèmes de Renault. Les quinze tourelles restantes seront donc livrées à la Belgique, non montées sur châssis. La documentation sur cette livraison n'a pas été retrouvée mais on peut supposer une livraison fin 1938. Elles seront entreposées par le parc d'armée, jusqu'à leur affectation. Le 24 mai 1939, il est décidé de les utiliser dans des casemates. Deux seront réservées pour la position de Sougné-Remouchamps et les treize restantes seront réparties sur la côte en défense de la base maritime. [15]

Le choix du canon

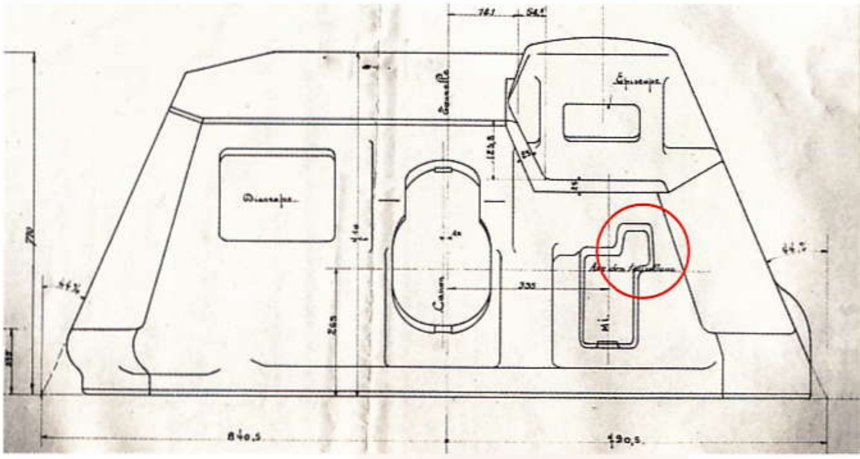
Le calibre de 47 mm est préconisé par l'état-major belge dès juillet 1930, lors d'une discussion sur l'emploi éventuel d'autos blindés Citroën-Kégresse 16 CV [16], sachant que l'étude et le développement d'un canon antichar d'infanterie avait été confié à la Fonderie royale des canons (FRC) l'année précédente. En 1932, la FRC obtient l'adoption de son canon antichar et d'accompagnement de 47 mm (C47) sur affût à roues. Il s'agit d'un canon à tir rapide et tendu, de volume compact pour l'époque, tirant des obus de rupture et des obus explosifs, avec rayures à droite, culasse à fermeture semi-automatique et frein hydraulique à huile « *oléonaphte* ». Ce canon est alors à même de percer tous les blindages des chars allemands de l'époque et, en mai 1940, il reste parmi les meilleurs antichars du moment.

L'état-major belge préconise le C47 pour les autos blindés lourds dès avril 1935 et obtient qu'un budget supplémentaire de 1 950 000 francs belges soit attribué à la FRC pour la fabrication de 25 d'entre eux et de 25 affûts de mitrailleuse, à monter sur les tourelles APX 2.

Le 47 SA 35 français et le C47 belge sont aisément interchangeables car leur filiation est commune, les ingénieurs français s'étant largement inspirés du canon de la FRC. Leurs dimensions diffèrent peu : un rapport d'examen se contente en effet de remarquer que le canon français est plus long de 15 mm par rapport au 1575 mm du canon belge. Il n'en est pas de même de la cartouche de l'obus et cela entraînera en 1939 le montage d'alvéoles spécifiques sur les ACG1 belges : la FRC définira de nouveaux casiers à alvéoles, plus légers, orga-

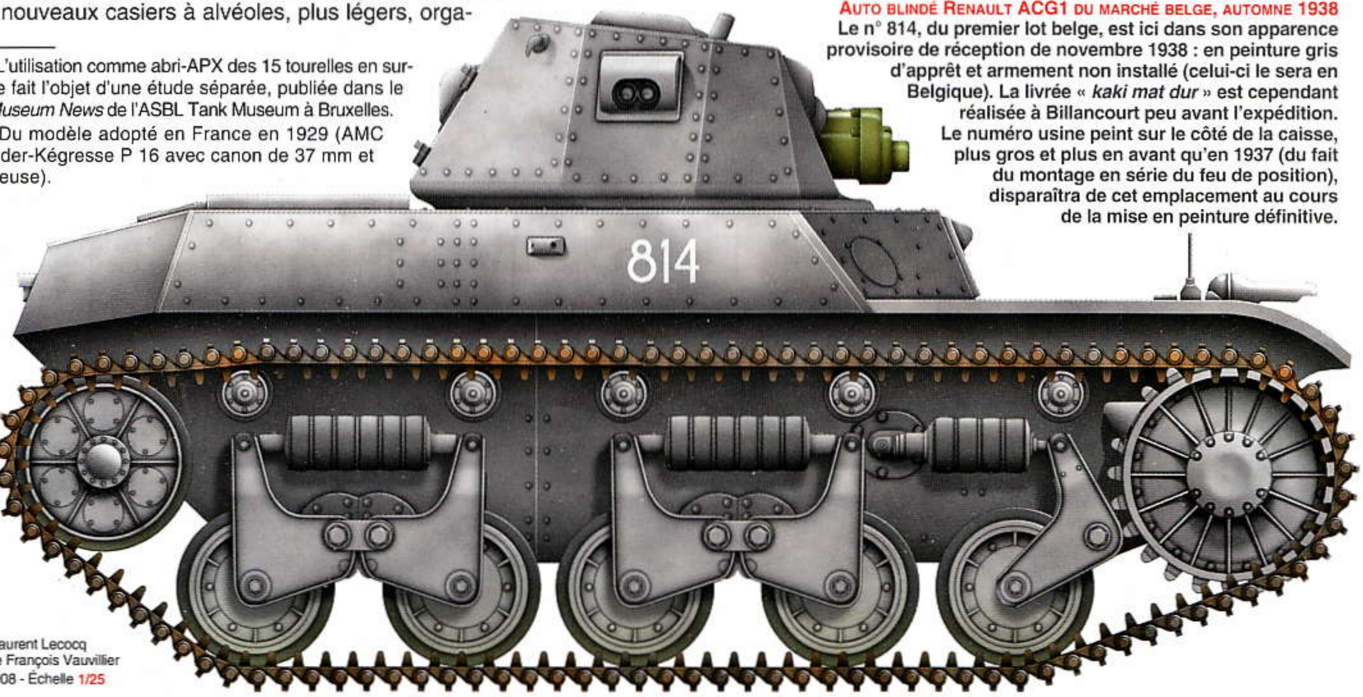


L'occupant s'efface, la tourelle demeure... Voici un très bel exemple d'abri-APX sur la côte belge, revêtu d'une peinture imitant un appareillage de briques. Nous avons tout lieu de penser que cet insolite camouflage est bien d'origine belge, et non allemande. *(Coll. Georges E. Mazy)*



Ce tracé de la tourelle APX 2B, établi par la FRC de Liège, montre l'une des deux différences par rapport à la tourelle française : le décrochement pour la lunette de tir pratiqué (à Nantes) sur le côté du passage de la mitrailleuse. Peu visible sous cet angle, et d'ailleurs non représentée par ce tracé, la seconde différence consiste en la permutation du diascope et de la fente de vision. Ce détail est flagrant sur toute vue gauche de la tourelle (➡ *pages 26-27*). *(Document MRA-KLM)*

AUTO BLINDÉ RENAULT ACG1 DU MARCHÉ BELGE, AUTOMNE 1938
Le n° 814, du premier lot belge, est ici dans son apparence provisoire de réception de novembre 1938 : en peinture gris d'apprêt et armement non installé (celui-ci le sera en Belgique). La livrée « *kaki mat dur* » est cependant réalisée à Billancourt peu avant l'expédition. Le numéro usine peint sur le côté de la caisse, plus gros et plus en avant qu'en 1937 (du fait du montage en série du feu de position), disparaîtra de cet emplacement au cours de la mise en peinture définitive.

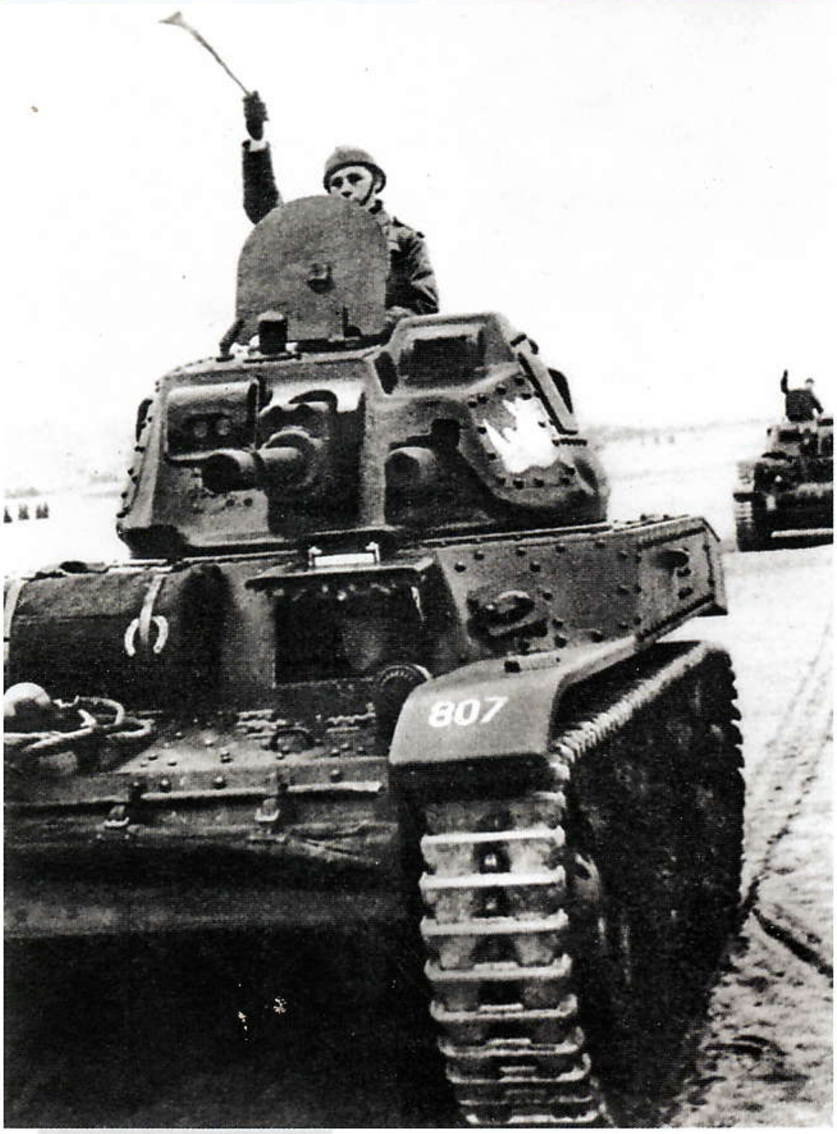


Profil Laurent Lecocq
sur notice de François Vauvillier
© H&C 2008 - Échelle 1/25

---

[15] L'utilisation comme abri-APX des 15 tourelles en surnombre fait l'objet d'une étude séparée, publiée dans le *Tank Museum News* de l'ASBL Tank Museum à Bruxelles.

[16] Du modèle adopté en France en 1929 (AMC Schneider-Kégresse P 16 avec canon de 37 mm et mitrailleuse).

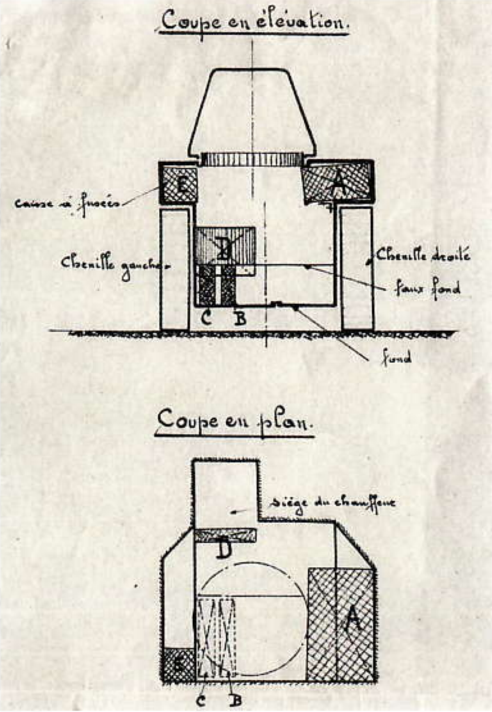


L'ACG1 n° 807, immatriculé 2173, est celui du lieutenant Gailly, chef du peloton du 1er Guides. Le voici en tourelle, donnant ses ordres par signaux au fanion. Le fer à cheval brêlé sur la courroie de bâche est commun aux quatre ab du peloton du 1er Guides mais il ne se rencontre pas sur les engins du 2de Lansiers. La tête de rhinocéros, insigne de l'escadron, est peinte sur la tourelle. *(Coll. Georges E. Mazy)*

nisés pour l'« *emport en munitions de 39 OR + 36 OE disposés comme suit : une caisse pour 56 dans l'espace au-dessus de la chenille droite, une caisse pour sept derrière le siège du chauffeur et deux caisses de six sur la trappe de secours, sous le plancher de la tourelle* ».

Les budgets pour les canons sont utilisés en 1935 mais, du fait de retard des véhicules, les tubes produits sont finalement utilisés à d'autres usages et la commande maintenue pour les livraisons de 1937 et 1939. Le même frein de recul que celui prévu pour l'emploi en casemate est utilisé, ce qui justifie l'appellation *modèle 1936*. Cette commande est réduite le 27 mai 1938 en dix canons pour ab lourds ; au 1er février 1939, elle est toujours en cours de réalisation car un seul canon a été fourni (pour l'ab n° **803**). Deux sont livrés en août (ceux du défilé du 21 juillet) mais rentrent en septembre et sont évacués sur le parc de Gand. Cinq supplémentaires sont livrés au 1er novembre et un autre en décembre. Le dixième le sera en février 1940.

La cartouche de l'obus du canon belge est différente de celle du canon français. Ceci entraîne le placement de nouveaux casiers à alvéoles qui seront placés par la société SEM (Carels) en septembre 1939. Voici le schéma proposé par la FRC. *(MRA-KLM)*



Le choix de la mitrailleuse

Le manchon de protection extérieure de la mitrailleuse coaxiale est bien plus gros que celui de la tourelle française. Est-ce la raison qui pousse un auteur à affirmer que la mitrailleuse de l'ACG1 belge est une 13,2 mm Browning ? Il est certes question du montage de cette mitrailleuse lourde dès 1933, car la FN (Fabrique nationale des armes de guerre) en a acquis la licence. La FRC en fait des essais en 1933 qui démontrent que son montage est possible, tout comme dans la tourelle du T.15. Le choix du Ministre se porte en mars 1935 sur la mitrailleuse lourde, mais ce sera finalement la Hotchkiss au calibre belge de 7,65 mm qui sera choisie. Peut-être pour des raisons d'économie, car elles pourront être récupérées sur les tourelles désarmées des Renault FT-mitrailleuse de l'ancien *régiment des chars de combat* qui vient d'être dissous.[17]

Les Hotchkiss de ces chars FT sont semblables aux autres mitrailleuses utilisées par la cavalerie belge depuis 1914, hormis que leur canon a été raccourci et allégé et que la crosse de tir a été supprimée. Elles seront encore modifiées par la FRC, comme le précise une note de l'EMGA du 31 juillet 1935. Son alimentation se fait par tambour enrouleur avec bande souple de 90 cartouches, en remplacement de la réglette rigide de 30 cartouches. La dotation théorique prévue dans la tourelle est de 24 tambours, soit 2 160 cartouches, mais il n'y aura place que pour 14 tambours.

Le montage de la mitrailleuse Hotchkiss en 7,65 mm à la place de la MAC (Châtellerault) modèle 1931 en 7,5 mm choisie pour l'ACG1 français, ne se fait pas sans problème. Le couloir d'alimentation de la Hotchkiss est en effet situé à gauche, à l'inverse de la MAC 31[18] et il est fort avancé ; l'intervalle entre celui-ci et la paroi de la tourelle est insuffisant[19]. De ce fait, le diascope gauche de la tourelle devra être déplacé vers la plaque de blindage suivante et remplacé par une fente de vision. Cette modification pour la Belgique laisse une place suffisante à l'alimentation de l'arme tout en conservant les capacités d'observation sur la gauche de la tourelle.

Les adaptations de la tourelle belge

L'examen visuel de la tourelle de l'abri-APX de Zeebrugge (➠ *photographies page 26)* montre que l'emplacement original du diascope est présent dans la plaque de blindage. Son ouverture a été obturée par une plaque extérieure boulonnée, avec fente de vision. Les marquages sur cette plaque additionnelle sont similaires aux autres marquages des ajusteurs retrouvés sur d'autres plaques de la tourelle. Bien qu'aucun document probant n'aie encore été retrouvé, ceci laisse supposer que la modification a été réalisée en France.

Autre détail permettant de différencier les deux versions (➠ *comparatif visuel page 27)*, le manchon protégeant la mitrailleuse est plus long et plus épais que celui de la tourelle française. Ce manchon pourrait avoir été fabriqué et placé en Belgique car sa rugosité de surface est plus prononcée. En revanche, l'échancrure pour le passage de la mitrailleuse a été réalisée par l'usine de Nantes. Elle permet le pointage de la lunette de tir par dessus le gros manchon de protection du tube de la Hotchkiss.

(suite du texte page 27)

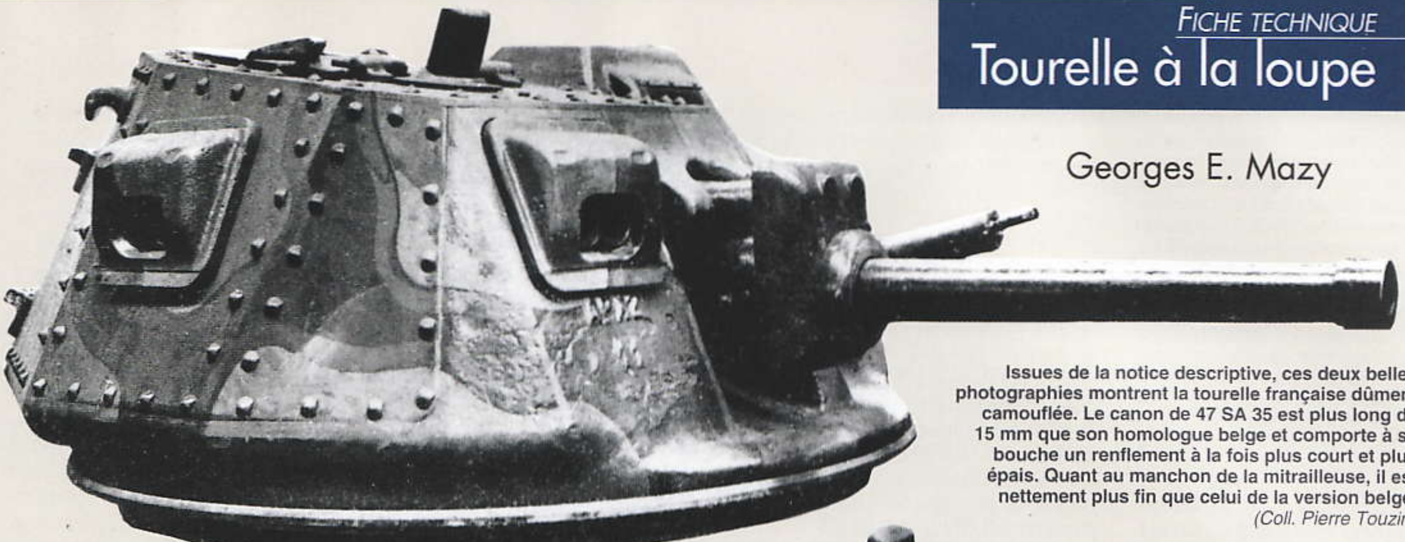
---

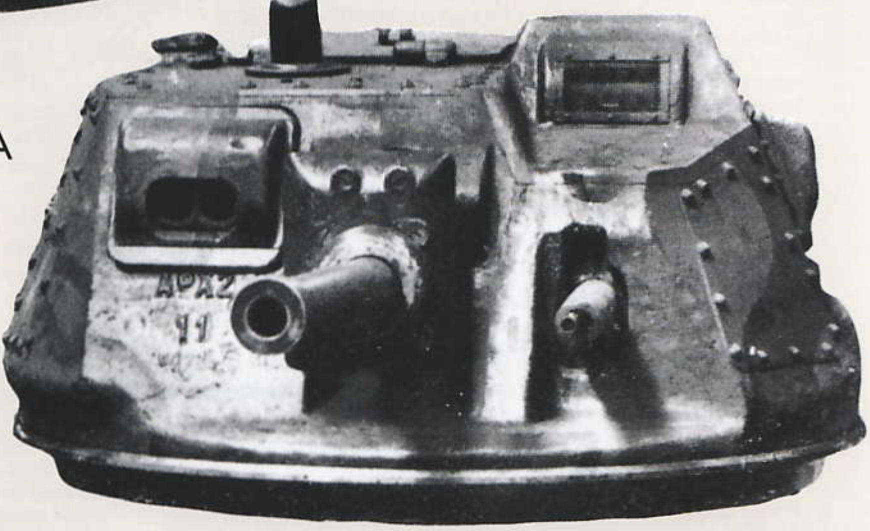
[17] L'histoire du corps des chars de combat commence en août 1918 et se termine par sa dissolution le 1er avril 1935. Les FT seront ensuite utilisés par la gendarmerie.

[18] La mitrailleuse française de 7,5 mm possède la particularité de pouvoir être alimentée à gauche ou à droite suivant la configuration de la tourelle à laquelle elle est destinée.

[19] Un FM a été temporairement utilisé.

Georges E. Mazy





Issues de la notice descriptive, ces deux belles photographies montrent la tourelle française dûment camouflée. Le canon de 47 SA 35 est plus long de 15 mm que son homologue belge et comporte à sa bouche un renflement à la fois plus court et plus épais. Quant au manchon de la mitrailleuse, il est nettement plus fin que celui de la version belge.
(Coll. Pierre Touzin)

L'EXCEPTION BIPLACE DE L'ARSENAL FRANÇAIS DE 1940, LA

TOURELLE APX 2 DE LA CAVALERIE

L'attrait principal de l'ACG1 est d'être pourvu de la tourelle APX 2 organisée pour le service à deux hommes, modèle employé pour la première fois sur l'AMC 34 Renault YR.

Cette tourelle, conçue et développée par l'atelier de construction de Puteaux (APX), est construite par les ateliers de Saint-Joseph à Nantes, appartenant à la société générale de construction de locomotives Batignolles-Châtillon.

Si tous les fondeurs de tourelles de char maîtrisent le moulage des cloches, seuls quelques-uns sont à même de couler des cloches de plus de trois tonnes, surtout si le diamètre imposé est supérieur à 1 300 mm de diamètre. Le diamètre de la tourelle de l'ACG1 étant de 1 395 mm, il n'existe qu'un seul centre de métallurgie apte à réaliser le moulage de la APX 2 : celui de Nantes.

Cette tourelle moulée/laminée présente une base circulaire moulée, y compris sa face avant supportant les tourillons. L'épaisseur de cette partie dépasse 50 mm. Les plaques laminées de 25 mm d'épaisseur des flancs sont boulonnées sur des cornières laminées. Tous les boulons sont de type à écrou de serrage interne, avec un filage des têtes d'écrou pour empêcher tout desserrage par vibrations. Les portes arrière sont montées sur des charnières boulonnées à ces plaques. Une écoutille est présente dans le toit.

La tourelle repose sur un chemin de roulement à billes et galets permettant une rotation de 360°. Cette rotation est assurée par un mécanisme électrique (2 à 3 tr/mn) à la disposition du chef de voiture ainsi que d'un dispositif manuel (213 tours de volant pour un tour de tourelle) à la disposition du tireur.

Le canon, dont le berceau blindé forme masque, dispose d'un champ de tir vertical de + 20° à − 18°. La mitrailleuse, montée dans un masque séparé, dispose du même champ de tir vertical, mais bénéficie en plus d'un champ de tir horizontal de + ou − 10°. Elle peut être désolidarisée du canon pour effectuer un tir de balayage, une technique héritée de la guerre des tranchées et fort prisée à l'époque. Le poids officiel de la tourelle, sans armes ni sièges, est de 1 550 kg[A] et de 1 990 kg avec le canon et la mitrailleuse. La tourelle est prévue pour résister au coup de 47 mm à 1500 m. L'expérience des combats démontrera malheureusement que cette estimation était optimiste (ou bien s'agissait-il d'essais effectués avec le 47 mm français modèle 1934 ?).

Selon le rapport Jacomet, le marché d'exportation des tourelles est soumis à partir de 1938 à un contrôle devant prioritairement servir les intérêts français. Mais, pour ne pas déstabiliser financièrement les constructeurs et aussi pour respecter les engagements antérieurs à cette décision, leurs contrats peuvent être honorés, ce qui explique les prélèvements de pièces pour l'exportation. Cela sera le cas, notamment, pour les tourelles APX 2 belges.

[A] Selon la FRC, ce poids serait de 1 650 kg.

POURQUOI N'AVOIR PAS GÉNÉRALISÉ LES DEUX HOMMES EN TOURELLE ?

À toute chose il y a une raison, bonne ou mauvaise. Pour un bref décryptage :

1 - ROLE DÉVOLU AU TROISIEME HOMME DANS UN CHAR « LÉGER MOYEN »

— **dans l'infanterie** (développement du *char léger*, famille du char D) : **le troisième homme est placé dans la caisse**, du simple fait qu'il s'agit d'un radio-télégraphiste devant manipuler en morse, sur tablette. La tourelle est donc monoplace.

— **dans la cavalerie** (*automitrailleuse de combat*, AMC du programme de 1932) : **le troisième homme est placé en tourelle**. Celle-ci est donc à deux hommes, suivant en cela la logique préexistant depuis 1918 avec les AM White à armement opposé. Choix sans inconvénient à l'arrivée de la TSF puisque la cavalerie opte pour la phonie.

2 - POIDS RELATIF DES TOURELLES SELON LEUR VOLUME

La contrepartie d'une tourelle à deux hommes est son volume plus important. Tant que l'on s'en tient aux normes de blindage *léger* (jusqu'à 25 mm d'épaisseur), l'affaire est de peu d'incidence, mais tout bascule en 1934 lorsque la cavalerie veut elle aussi le blindage à 40 mm (nouveau standard des chars légers d'infanterie) pour ses AMC futures.

Dès lors, sur la base d'un tonnage constant d'environ 2 tonnes par tourelle complète, la cavalerie française a le choix entre :

— une tourelle à un homme[1] blindée à 40 mm (l'**APX 1-CE**) placée sur un engin blindé à 20 mm (série limitée sur **AMC 34** Renault YR), ce qui constitue une aberration ;

— une tourelle à deux hommes blindée à 25 mm (l'**APX 2**) placée sur un engin blindé à 25 mm (l'**AMC 35** Renault ACG1), ensemble homogène et conforme au standard des autres nations productrices[2], mais donc dépassé en France ;

— une tourelle à un homme blindée à 40 mm (l'**APX 1-CE**) placée sur un engin blindé à 40 mm (l'AMC Somua AC 3, devenue **char de cavalerie S 35**), ensemble conforme au nouveau standard français de protection mais *se rapprochant*[1] de la formule infanterie.

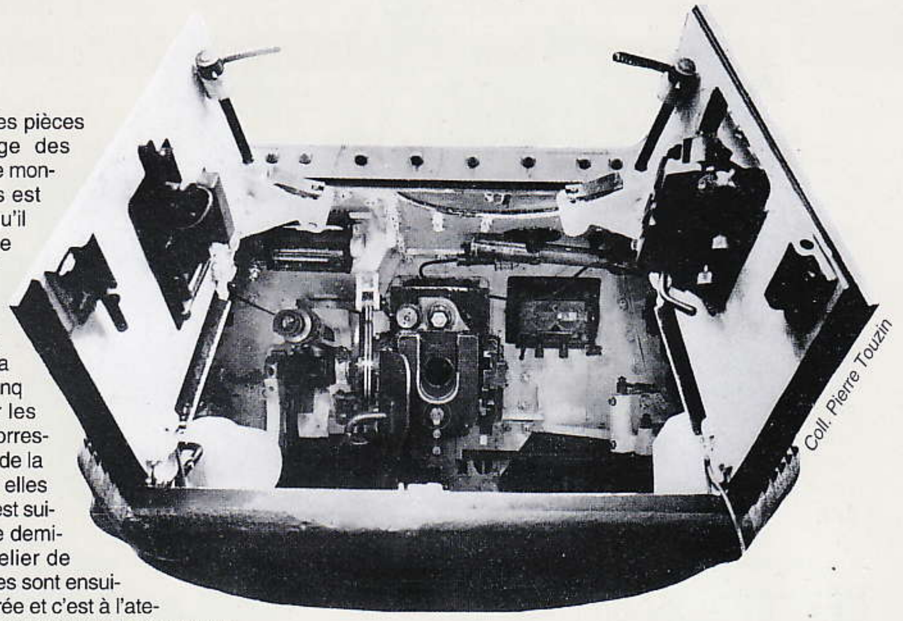
L'idéal eut été la tourelle à deux hommes blindée à 40 mm. Mais, tout simplement, elle aurait pesé trop lourd pour le tonnage total du char recherché. ■

FRANÇOIS VAUVILLIER

---

[1] Étant observé que la tourelle APX 1 *à chemin élargi* (**CE**) propre à la cavalerie autorise le service à « *un homme et demi* ». Cette tourelle sera, un temps, une alternative envisagée sur l'ACG1.

[2] D'où les concerts de louanges qui entourent l'AMC 35 dans les publications anglo-saxonnes, oubliant de relever son sous-blindage catastrophique en 1940.


Coll. Pierre Touzin

A priori, le moulage des pièces de tourelle, le montage des plaques sur cornières et le montage des sous-éléments est effectué à Nantes, quoiqu'il semble que le montage des deux premières tourelles prototypes ait été réalisé chez APX. Le montage complet à Nantes est confirmé par la présence de numéros à cinq chiffres poinçonnés par les ajusteurs de Nantes et correspondant à l'identification de la plaque de blindage dont elles proviennent ; ce numéro est suivi d'un N surmonté d'une demi-lune : la marque de l'atelier de Saint-Joseph. Les tourelles sont ensuite expédiées par voie ferrée et c'est à l'atelier d'Issy-les-Moulineaux (AMX) que la finition et le montage sur les engins blindés s'effectue, jusqu'à la validation de l'autorisation de livraison. [B]

Observation et pointage

La vision périphérique des deux occupants de la tourelle a été particulièrement soignée ; ce niveau de moyens d'observation ne se retrouvera pas sur d'autres chars.

Le **chef de char** *(placé à droite)* utilise :

– vers l'avant, un diascope Chrétien situé à côté du masque du canon. Il s'agit d'un moyen d'observation directe, muni de deux oculaires. La protection de l'observateur est obtenue grâce à deux cônes en verre borro-silicaté trempé et de grande épaisseur. Si l'un des cônes vient à être atteint par un projectile, le verre subit, en principe, une fragmentation fine (principe du verre trempé). De plus, au moment du choc, le cône recule et déclenche un obturateur en métal spécial. Donc, en cas de rafales ciblées sur cet endroit, l'observateur est protégé... quoiqu'il ne puisse plus rien observer ! [C]

– un 2e diascope identique dans la paroi latérale droite ;

– un 3e diascope dans le battant droit de la porte de sortie de la tourelle ;

– une fente de vision, type Estienne, de 80 x 2 mm, sur la face latérale arrière. La vision se fait au travers d'un verre feuilleté fabriqué par la société Triplex de Longjumeau (l'intercalaire est alors en acétate de cellulose). Un dispositif fait glisser le verre et le remplace par une plaque d'obturation ;

– un périscope monoculaire éclipsable modèle 1930 de Puteaux à grossissement x 6, situé dans le toit.

– une fente de vision, avec obturateur extérieur, dans le battant gauche de la porte arrière. Cette fente est plus large que les autres fentes : 15 mm au lieu de 2 mm.

Le **tireur** *(placé à gauche)* utilise :

– pour le tir, la lunette modèle L724 du 47 mm SA 35

– pour l'observation vers l'avant, un épiscope L630 avec glaces en verre feuilleté, protégé par un grillage (il s'agit de la protubérance visible à gauche sur le toit).

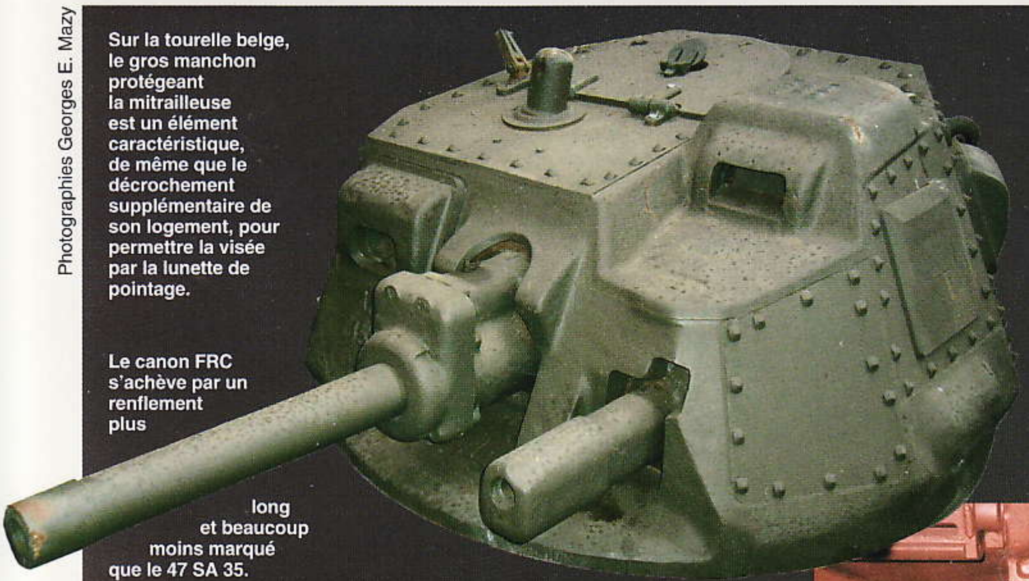
– un 4e diascope Chrétien dans la paroi latérale gauche [D].

B. Mais la réception (c'est-à-dire la vérification de la conformité de la fourniture avec le cahier des charges et du bon fonctionnement des différents organes) des tourelles sur châssis a été faite à Billancourt, et celle des 15 tourelles livrées séparément à Nantes.

C. Le diascope Chrétien équipe aussi en série les tourelles APX 1 (chars B 1 et D 2), APX R (chars légers R et H) et APX 3 de première série (AMD 35). Du fait de la déficience indiquée dans le texte, cet accessoire essentiel est remplacé en 1939-1940, sur les tourelles de chars, par les épiscopes PPL RX 160 à vision indirecte. Seuls les tourelles APX 2 et APX 3 (première série) conserveront jusqu'au bout leurs diascopes Chrétien.

D. Diascope qui, pour la Belgique, a été déplacé d'un cran sur la plaque blindée arrière gauche (➠ *profils page 27).* L'emplacement d'origine est obturé par une plaque de blindage supplémentaire avec fente de vision. Telle est la caractéristique principale permettant de différencier extérieurement les ACG1 français et belges.

Photographies Georges E. Mazy


Sur la tourelle belge, le gros manchon protégeant la mitrailleuse est un élément caractéristique, de même que le décrochement supplémentaire de son logement, pour permettre la visée par la lunette de pointage.

Le canon FRC s'achève par un renflement plus long et beaucoup moins marqué que le 47 SA 35.

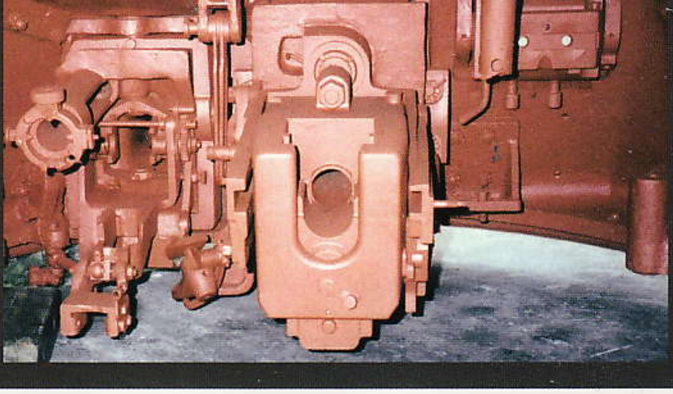
LA TOURELLE BELGE APX 2B

Une tourelle survivante est conservée au Musée royal de l'armée à Bruxelles. Il s'agit de la T.4 provenant du môle de Zeebrugge (abri-APX de défense côtière).

Sur les moulages venus de fonderie sur la partie avant, sous le diascope, on peut lire : ***APX2 B / 1501 / BE.***

Le moulage sur son épiscope indique quant à lui : ***APX2 B / 1508 / UC 85.***

Ces identifications moulées se rencontrent rarement sur les tourelles françaises.



L'implication des usines Carels

Des informations erronées ont été publiées sur l'implication de la société Carels dans de supposées modifications optiques[20] de la tourelle et sur un long abandon des chars en plein air chez ce fournisseur.

Précisons tout d'abord qu'il s'agit de la SEM : *société d'électricité et de mécanique Van den Kerchove & Carels SA* avec siège social et usines à Gand, Docks, 50. Cette société apposait une plaque en bronze simplement marquée *Usines Carels* sur ses fabrications, d'où la confusion de nom. C'est la FRC qui demande en juillet 1939 que les neuf ab soient envoyés à la SEM pour effectuer les divers aménagements à la tourelle qu'elle n'aurait pas le temps d'effectuer en temps voulu. Ces travaux sont dus depuis longtemps et concernent aussi bien des aménagements indispensables (montage du canon, de l'affût de mitrailleuse, de la lunette de pointage et des casiers à munitions) à monter suivant le prototype réalisé sur l'ab n° **807**, que des demandes ultérieures du chef d'escadron, comme l'extension du tuyau acoustique permettant au chef de char de communiquer avec le chauffeur.

Il s'agit du contrat 859 de la FRC en cours en septembre 1939, prévoyant 5 000 heures de travail et une livraison en six semaines à partir du 2 octobre 1939, complété par la commande 273 du service de l'armement .

Un travail supplémentaire de placement de bonbonnes fumigènes sur la tourelle est confié en septembre 1939 à la SEM, mais il ne sera pas débuté car le blindage de ces bonbonnes n'est pas défini.

L'emploi des ab avant la campagne

La participation des chars à la « *campagne des 18 jours* » a déjà été amplement documentée. Il n'est cependant pas inintéressant de retracer très brièvement leur utilisation à partir de leur livraison en 1939.

Pour démontrer les progrès de la motorisation de l'armée belge, deux ACG1 participent aux cérémonies nationales du 21 juillet 1939, place Poelaerts à Bruxelles. Ils ont été spécialement équipés par la FRC. L'un d'eux porte une plaque d'immatriculation sur laquelle figure le numéro **3 855**, normalement attribué à un T.13B3 ; il s'agit d'une immatriculation temporaire de circonstance.

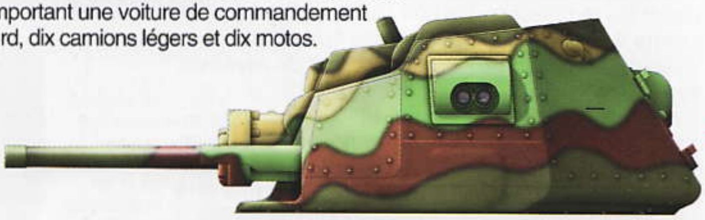
L'escadron d'ab du corps de cavalerie

L'*escadron indépendant d'autos blindés du corps de cavalerie* est formé le 1er septembre 1939 à Watermael-Boitsfort, lors de la phase C de la mobilisation, c'est-à-dire le jour où l'armée allemande envahit la Pologne. Ce sont des équipages provenant du 1er Guides (francophone) et du 2de Lansiers (néerlandophone), cantonnés dans le même quartier à Etterbeek, Bruxelles, qui forment cette unité. Mais comme « *il n'y a pas de chars* », un coup de téléphone annonce que cette unité est supprimée ! Heureusement l'habituel contre-ordre n'est pas loin et l'unité fait mouvement le 11 septembre vers Gand où elle cantonne. Elle y réceptionne les neuf chars qui se trouvaient aux usines Carels pour complément d'équipement. L'écolage peut commencer, mais il faut d'abord sélectionner neuf chauffeurs et neuf tireurs, plus dix motocyclistes. Cependant les gradés et les hommes des classes 1922 à 1937 n'ont jamais fait de service dans les autos blindés régimentaires. Pire, la plupart ont fait leur service à cheval. L'encadrement subalterne de l'active se réduit à deux sous-officiers plus le brigadier mécanicien Smeets et le cavalier de première classe van Leecwijck du 2L, mais s'enrichit de quelques réservistes ayant connu les Berliet VUDB.

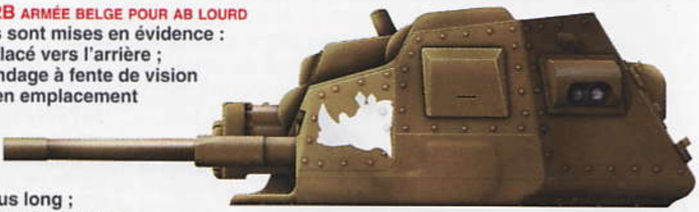
> « *Il n'y a pas de chars* » s'entend-on dire à l'escadron formé le 1er septembre 1939

En plus de ses chars, l'escadron dispose d'un peloton hors-rang comportant une voiture de commandement un camion lourd, dix camions légers et dix motos.

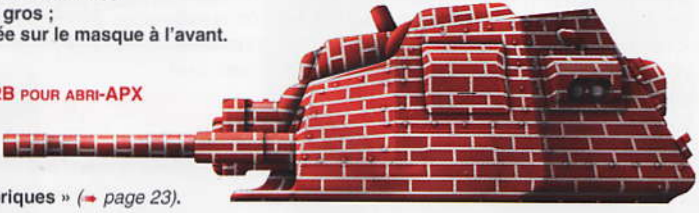
Tourelle APX 2 armée française
Présentée ici à titre comparatif. Les AMC 35 françaises sont toujours revêtues d'un camouflage, celui-ci présentant de notables variantes. La protubérance sur le toit de la tourelle est le périscope. Il est vers l'avant en position de route *(nos dessins)* **et vertical en position d'observation.**



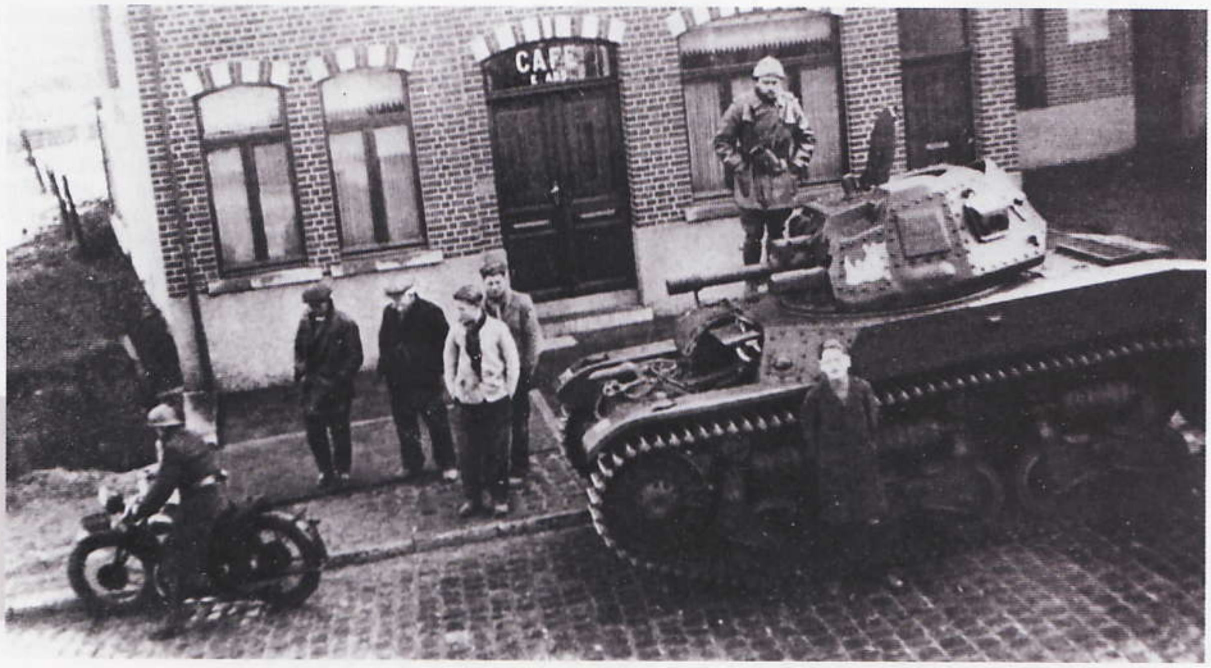
Tourelle APX 2B armée belge pour ab lourd
Les différences sont mises en évidence :
- diascope déplacé vers l'arrière ;
- plaque de blindage à fente de vision obturant l'ancien emplacement du diascope ;
- canon de 47 légèrement plus court et à renflement plus long ;
- manchon de la mitrailleuse nettement plus gros ;
- orifice de visée sur le masque à l'avant.



Tourelle APX 2B pour abri-APX
Exactement identique, hormis ici un étonnant camouflage « briques » *(→ page 23).*



Profils Laurent Lecocq sur notice François Vauvillier © H&C 2008 - Échelle 1/25



Quelques semaines avant l'attaque allemande, l'équipage prend du repos devant un café alors qu'une estafette motocycliste vient d'apporter un message du commandant d'escadron. *(Coll. G. E. Mazy)*

Note

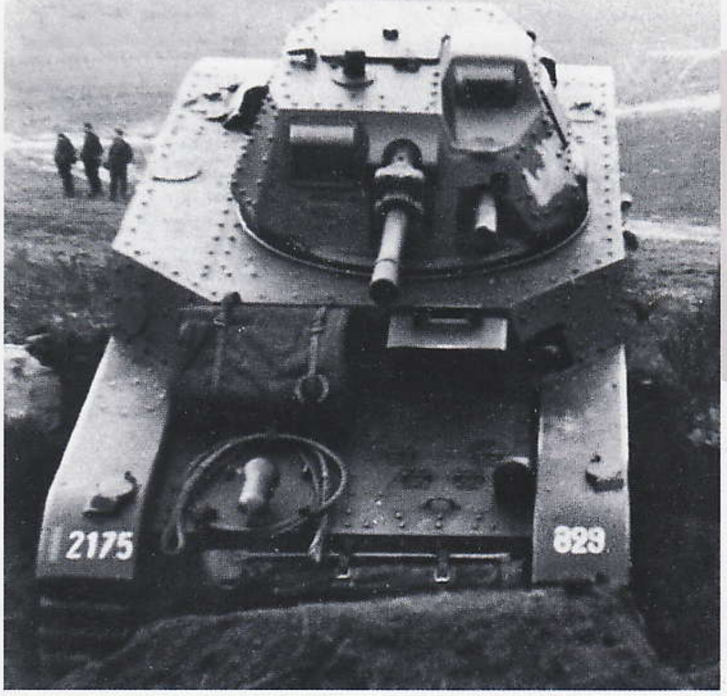
[20] Y a-t-il aussi confusion avec la société anonyme belge d'optique et instruments de précision (OIP), également située à Gand ? OIP fournissait en effet l'armée belge en instruments d'optique, depuis les jumelles jusqu'au télémètre à base de 5 mètres. Mais si OIP fournissait les lunettes de tir pour le C47 FRC, celles équipant les tourelles APX 2 provenaient de France.

Pour cet écolage, l'unité ne dispose chaque jour que d'un ou deux chars, car leur équipement par Carels se poursuit. Grâce au directeur du port de Gand, l'unité dispose d'un terrain d'exercice le long d'un canal, terrain sablonneux agrémenté de trous et remblais. Fin octobre, l'escadron se rend au camp de Beverloo pour effectuer des tirs réels au canon et à la mitrailleuse.

À l'alerte du 11 novembre 1939, l'unité est envoyée de nuit à Diest. Elle n'y trouve pas de terrain d'exercice et seule la conduite sur route peut y être perfectionnée. Elle retourne donc au camp de Beverloo pour l'écolage en tous terrains. Un règlement sur les évolutions, avec un code de signaux par fanion, y est mis au point.

La veille de Noël, l'escadron est placé en réserve d'armée et fait mouvement vers la caserne de cavalerie à Etterbeek. C'est là que les 2^e et 3^e alertes (respectivement des 10 janvier et 9 avril 1940) les surprendront. Le premier char, revenu de France, est réceptionné. Le 20 mars 1940, le commandant de l'escadron est autorisé à prélever un ensemble de pièces d'optique sur les tourelles prévues pour les abris-APX de la côte. La FRC a commandé ces pièces de rechange dans l'industrie privée et les remplacera dès que fournies. C'est à cette époque que les documents font référence à l'*escadron d'ab lourds du corps de cavalerie*, en abrégé *Esc. ab/CC.*

À l'alerte générale du 10 mai 1940 — la bonne —, l'unité fait mouvement vers son cantonnement d'alerte de la rue de Waelhem à Schaerbeek et évitera ainsi le bombardement des casernes du 2L. Elle fera ensuite mouvement le 15 vers l'hippodrome de Boitsfort, dans les faubourgs de Bruxelles. Précisons qu'à l'aube du 10 mai, l'unité ne dispose sur place que de sept chars. Le huitième se trouve à l'arsenal du Charroi d'Anvers et est ramené le jour même. Peut-être s'agit-il de celui dont le moteur a été révisé par les Éts Stevens en février. Mais les deux chars de réserve, qui se trouvent sur parc à l'atelier de Bruxelles, ne sont pas en état. Ils sont retrouvés démontés et cette unité a plié bagages, conformément au plan de mobilisation. L'escadron récupère donc les mitrailleuses et retire ce qui peut servir de pièces de rechange (chenilles, galets de roulements, etc.). Ce sont donc bien huit chars qui feront campagne.



Cette vue bien connue du n° 829, immatriculé 2175, montre parfaitement l'immatriculation peinte sur l'aile avant droite et le numéro de série usine sur l'autre aile. La tête de rhinocéros est visible sur le côté gauche de la tourelle. Un fer à cheval est fixé dans la lanière de la bâche. *(Coll. Georges E. Mazy)*

LES NUMÉROS PEINTS
Un numéro à trois chiffres commençant par 8, propre au constructeur, est peint en blanc sur la partie antérieure de l'aile avant gauche (sur les flancs pour les engins en peinture d'apprêt). Dans l'armée belge, ce numéro est conservé et sera utilisé par le commandant d'escadron dans son carnet de campagne.

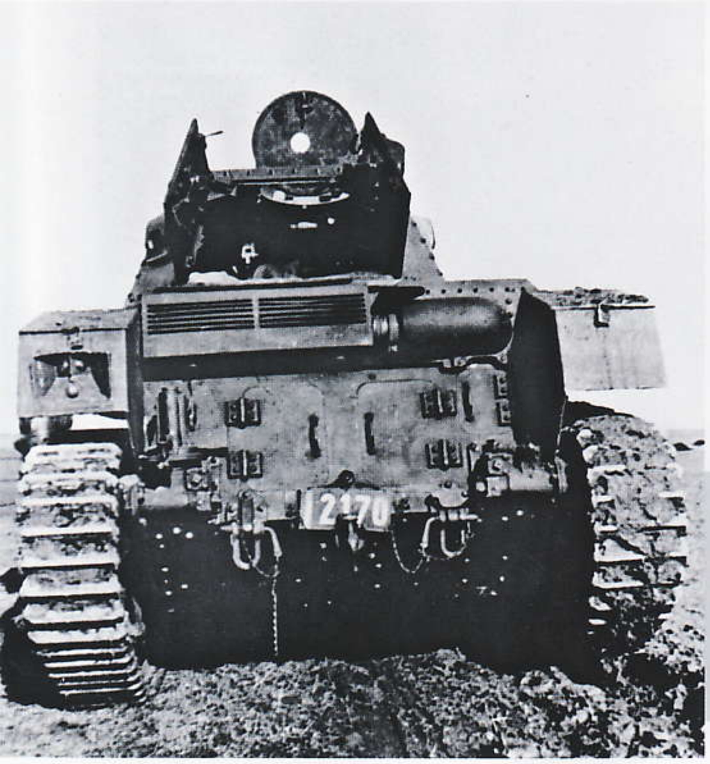
Sur l'aile avant droite est peinte l'immatriculation de l'armée belge.

À l'arrière, l'immatriculation figure sur une plaque rapportée.

La campagne des 18 jours

Nous ne reviendrons pas sur l'utilisation malencontreuse des ab, parfois à l'unité, pour lutter contre d'hypothétiques parachutistes allemands. Leurs combats à Humbeek, Zwijndrecht et Kwatrecht ont été suffisamment documentés et nous n'y reviendrons donc pas non plus ; rappelons que seuls trois chars terminent la campagne à Looke-Dijz, près de Roulers. L'unité recevra la citation : « *Bataille de Belgique, pour sa belle conduite pendant la campagne des 18 jours et notamment au canal de Willebroeck le 17 mai, à Zwijndrecht le 19 et à Kwatrecht le 20 mai* ». Cette citation ne sera pas reprise par une unité après-guerre.

Les dix engins seront récupérés par les Allemands, mais seuls trois sont alors encore en ordre de marche et de tir. De nombreux chars belges, français et britanniques sont rassemblés sur la base de Lombartsijde en juin 1940 pour y être soumis à des essais de tir sur leur blindage. Aucune photo ne montre qu'un ACG1



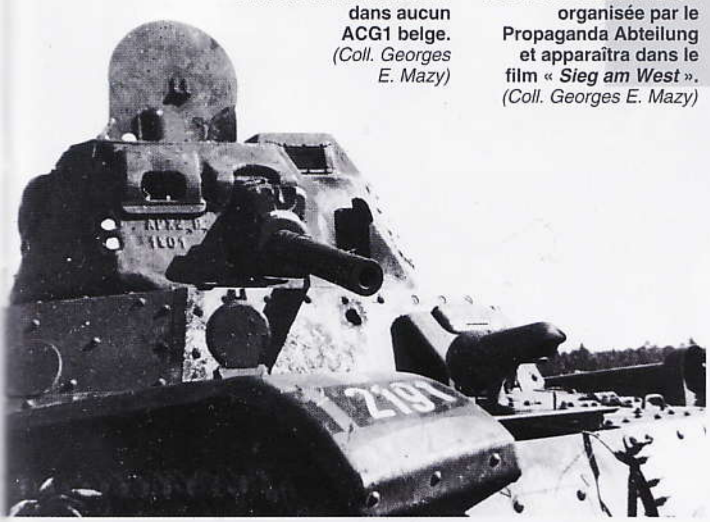
La plaque d'immatriculation rectangulaire, ici de l'ab 2170, est placée sous l'ampoule d'éclairage de plaque. Les feux stops sont logés dans le caisson gauche. L'ouverture dans l'écoutille de toit, par où les fanions de commandement peuvent être glissés, est bien visible sous cet angle. *(Coll. Georges E. Mazy)*

IMMATRICULATIONS

La plaque d'immatriculation rappportée en tôle émaillée est placée uniquement à l'arrière, au-dessus du crochet d'attelage. C'est l'habituelle plaque de l'armée belge à chiffres blancs sur fond noir avec un bandeau tricolore sur le bord gauche, mais du modèle 1937. Elle est fabriquée par les Émailleries de Koekelberg, sur 315 mm de large et 150 mm de haut, mais ne sera livrée par le SCC qu'en 1939. Lors de la campagne, cette plaque d'immatriculation disparaît (peut-être par arrachement en tous terrains ?) et son numéro est repeint en blanc sur le garde-boue arrière droit. L'immatriculation est également reproduite, en chiffres blancs sur fond noir avec le bandeau tricolore, sur la partie antérieure de l'aile avant droite.

La note du 2^e bureau spécifiant les numéros d'immatriculation n'a pas été retrouvée. L'on peut supposer que c'est une série commençant par **2 169** qui est sélectionnée. Comment expliquer en ce cas que l'exemplaire de tête de série, fourni un an et demi avant les autres, porte le numéro le plus élevé ? Peut-être a-t-il été réimmatriculé à son retour de révision.

N°	*Immat. AB-BL*	*N°*	*Immat. AB-BL*
803	**2191**	829	**2175**
806		831	
807	**2173**	832	
814		833	
817		?	**2169, 2170**
823		?	**2177**



Gros plan du n° 803 2191 du maréchal des logis Verboven après la contre-attaque de Kwattrecht. Deux impacts de 37 mm sont visibles dans la tourelle. Notons aussi la plaque dans le glacis à droite qui recouvre l'orifice du raccordement de l'antenne française. La radio n'a été installée dans aucun ACG1 belge. *(Coll. Georges E. Mazy)*

L'ACG1 n° 807 2173 du lieutenant Gailly est touché par un PaK 3,7 cm lors de la contre-attaque de Zwijndrecht et doit être abandonné. Il est ensuite incendié lors d'une reconstitution organisée par le Propaganda Abteilung et apparaîtra dans le film « *Sieg am West* ». *(Coll. Georges E. Mazy)*

LE SORT DES DIX ACG1 BELGES AU 27 MAI 1940

803	Détruit par antichar lors de la contre-attaque de Kwatrecht du 21 mai
806	Sur parc le 10 mai 1940 à Etterbeek, Bruxelles. Cannibalisé, reste sur place.
807	Immobilisé par antichar lors de la contre-attaque de Zwijndrecht du 19 mai.
814	Détruit par antichar lors de la contre-attaque de Kwatrecht du 21 mai.
817	Intact. En réserve divisionnaire à Looke-Dijz, le 27 mai.
823	Sur parc le 10 mai 1940 à Etterbeek, Bruxelles. Cannibalisé, reste sur place.
829	Immobilisé par antichar sur le canal (Willebroeck ?) le 17 mai.
831	Retourné dans un fossé, au passage d'un pont, près de Termonde. Abandon le 18 mai.
832 et **833**	Intacts. En réserve divisionnaire à Looke-Dijz le 27 mai.

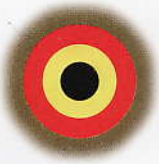
y participe. Les ACG1, tant belges que français, ne semblent avoir été utilisés qu'en écolage sous l'appellation PzKpfW 738 (f). L'un d'eux sera immatriculé par une unité SS et sera exposé temporairement dans son musée régimentaire.

Enfin, il est souvent fait état de la présence d'un ACG1 belge lors d'une exposition de butin de guerre à Vienne, mais ce point n'a pas, à ce jour, été confirmé par l'examen des photos de cet événement. ■

Sources et remerciements

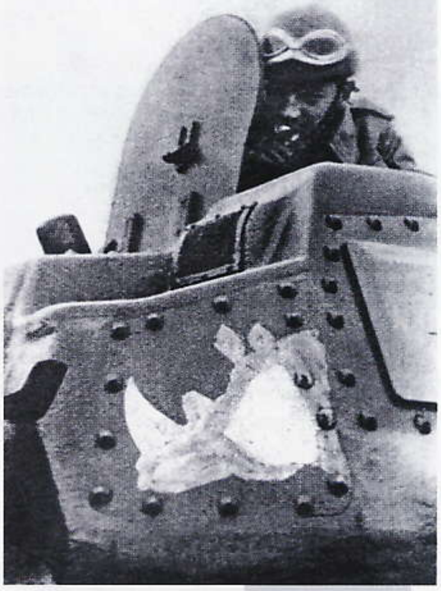
Cette étude est basée uniquement sur la consultation des archives originales conservées en Belgique par le musée royal de l'armée et d'histoire militaire de Bruxelles et le centre historique de la défense nationale à Evere, et en France par le SHD à Vincennes et le centre d'archives de l'armement à Châtellerault, complétées des archives des usines Renault ainsi que des collections de l'Auteur.

L'Auteur remercie tous ceux qui l'ont aidé dans ses recherches et tous particulièrement le docteur Pierre Clavel, MM Pierre Touzin et François Vauvillier, ainsi que le personnel de la bibliothèque du musée royal de l'armée à Bruxelles et du centre de documentation historique de l'armée belge.

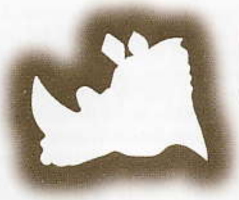


Cocarde nationale

Sur chaque flanc est apposée la cocarde tricolore, en avant du feu de position latéral. Comme pour les véhicules de réquisition, il pourrait s'agir d'une *rosace* en papier fort gommé, qu'une instruction de 1934 définit comme suit : « *Rosace de 100 mm aux couleurs nationales. Un cercle central noir de 20 mm de diamètre, entouré d'une bande jaune circulaire de 20 mm de largeur et d'une bande circulaire extérieure rouge de 20 mm de largeur* ». Un bel exemple original datant de 1940 est constitué par les cocardes du T.13B2 conservé par le MRA.



Le flanc gauche des tourelles est orné d'une grande tête de rhinocéros peinte sur la plaque qui jouxte le masque. Les photographies présentent usuellement une tête blanche, à l'exception de celle-ci qui suggère que la tête pourrait avoir été peinte en deux, voire trois couleurs de tonalités proches. *(Coll. Georges E. Mazy)*

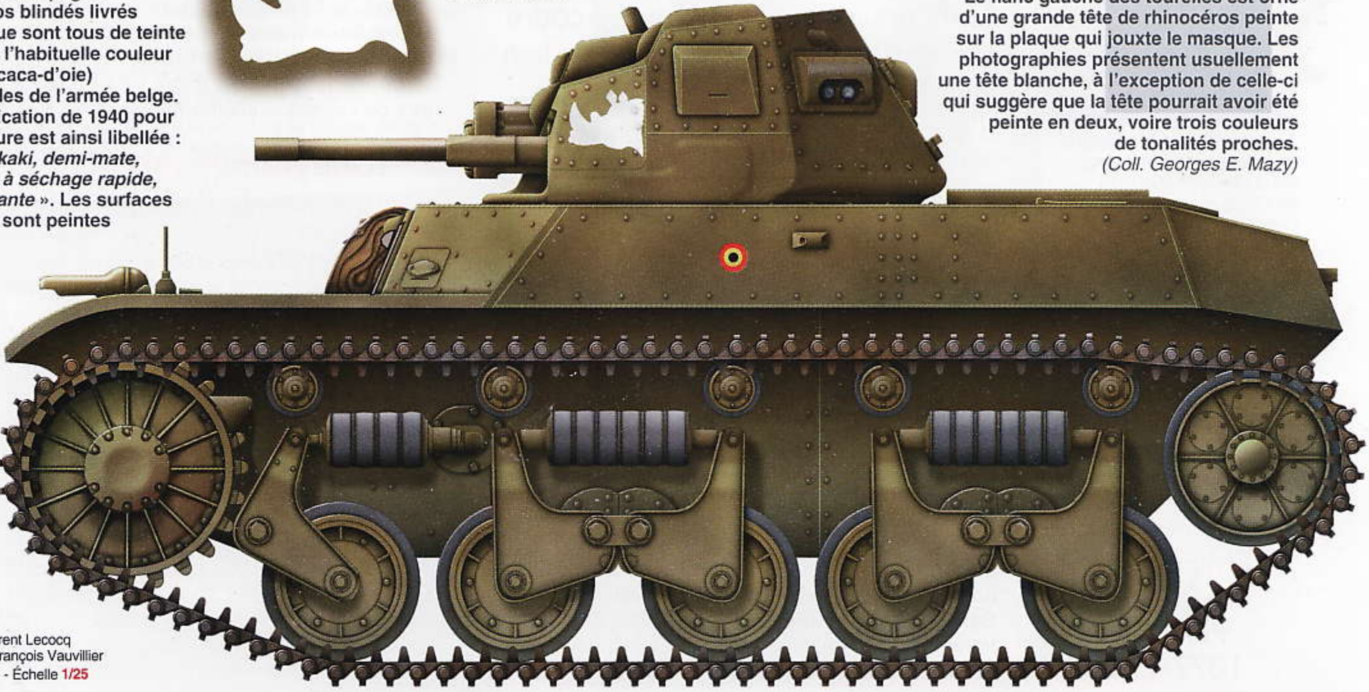


Insigne de l'Esc. AB/CC

Le plus souvent peint en blanc, présent uniquement sur le flanc gauche de la tourelle.

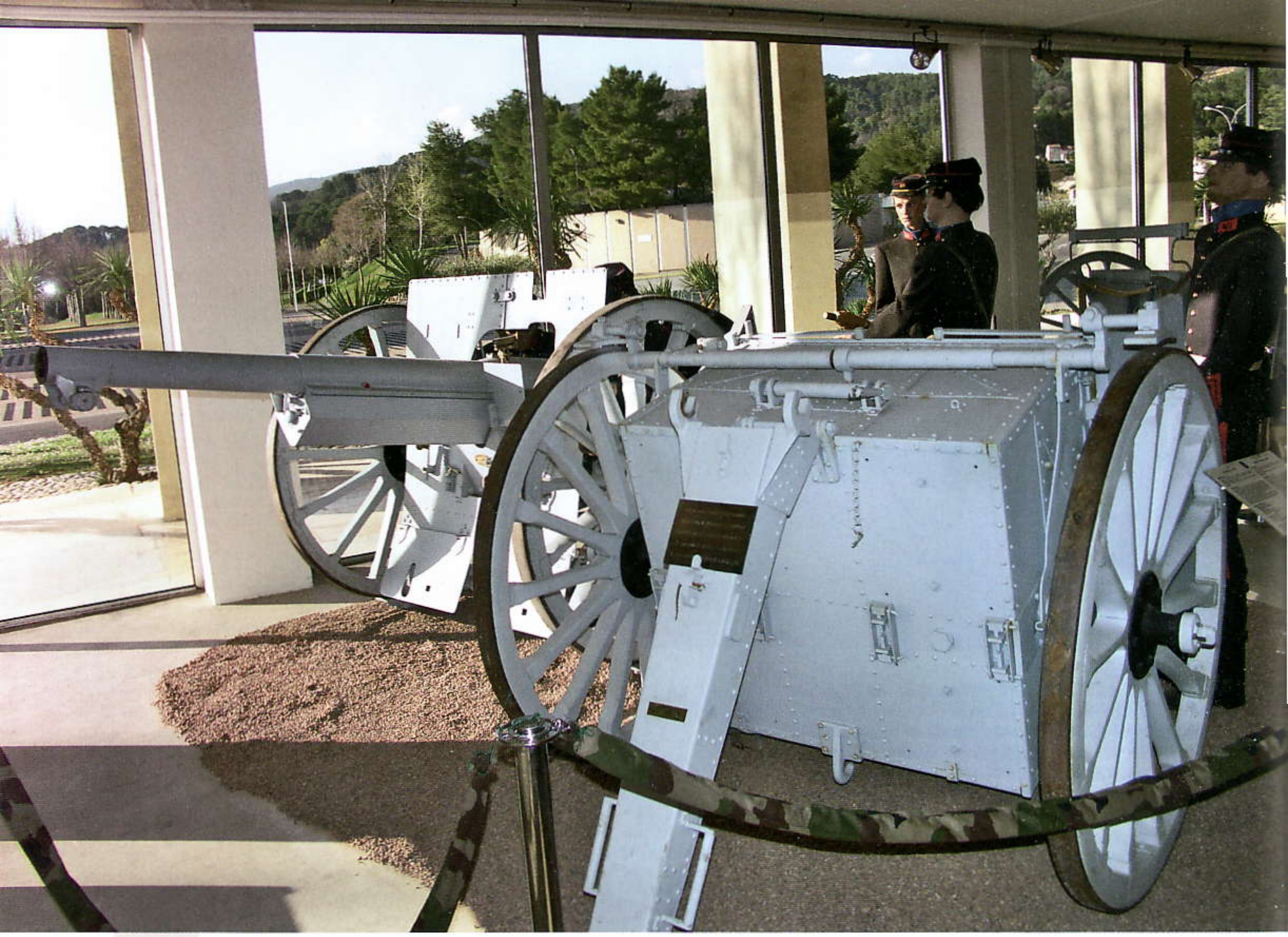
Auto blindé Renault ACG1

Voici la décoration complète la plus typique des ACG1 de la courte campagne. Les 10 autos blindés livrés à la Belgique sont tous de teinte unie : c'est l'habituelle couleur kaki (brun caca-d'oie) des véhicules de l'armée belge. Une spécification de 1940 pour cette peinture est ainsi libellée : « *peinture kaki, demi-mate, demi-dure, à séchage rapide, bien couvrante* ». Les surfaces intérieures sont peintes en blanc.



La bâche roulée occupe sa position définitive sur la plaque de blindage avant.

Profil Laurent Lecocq
sur notice de François Vauvillier
© H&C 2008 - Échelle 1/25



Une pièce de 75 en batterie. Tandis que la volée de l'immortel canon se détache sur un paisible paysage varois, nous voyons, à droite au premier plan, l'arrière-train de caisson modèle 1897, abattu en position de batterie, découvrant ses deux coffres à munitions prêts à l'emploi (→ *page 33*) : en tir pratique très rapide, près de vingt obus peuvent être tirés en l'espace d'une minute. Les tôles constituant les coffres sont en acier au nickel, renforcées par une armature. La plaque de dessous est faite en acier spécial pour blindage, tout comme le bouclier de la pièce, blindé à 5 mm anti-éclats.

À DRAGUIGNAN SE CONSERVE LA MÉMOIRE DE L'ARTILLERIE FRANÇAISE

Éric Denis
www.atf40.fr
Photos de l'auteur et Jean Denis

PREMIÈRE PARTIE
Présentation et
PERIODE
1877-1918

Bien au-delà d'une exposition de matériels anciens, le musée de l'artillerie installé dans le cadre de l'école de Draguignan est un lien entre l'armée et la nation. Histoire d'une collection exceptionnelle.

Le musée de l'artillerie est le digne légataire d'un héritage remontant au 17e siècle. En effet, dès cette époque, l'artillerie repose sur une formation technique soignée pour les hommes devant former les batteries et, en 1685, décision est prise de conserver le patrimoine représenté par ces matériels dont la technicité ne cesse de croître. C'est ainsi que Louis Crevant, duc d'Humières, alors maréchal de France et grand maître de l'artillerie du royaume, crée à l'arsenal de Paris un conservatoire des armes françaises. Constituée en vue d'instruire les artilleurs, la collection prendra de l'ampleur au fil des décennies.

Pendant la révolution, en 1793, la majeure partie de la collection est soustraite au pillage. Puis en 1796, le comité de l'artillerie obtient du Directoire le regroupement de la collection du conservatoire avec celles des arsenaux de province en un point central à Paris, à Saint-Thomas d'Aquin. Au 19e siècle, l'ensemble est transféré aux Invalides où sera créé le musée d'artillerie, lui-même devenu le musée de l'Armée en 1905.

… et l'école d'artillerie

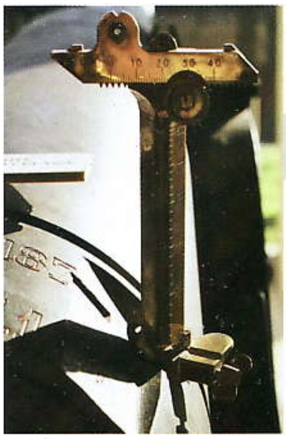
Parallèlement à l'institution du conservatoire puis du musée, la formation des artilleurs est effectuée par l'école de l'artillerie, créée en 1791 à Châlons-sur-Marne, puis à Metz, jusqu'en 1870. Après la perte des provinces de l'Est, l'école migre vers Fontainebleau puis, lors de l'invasion allemande de 1940, elle déménage en zone libre à Nîmes jusqu'en 1942. Elle sera reconstituée à Cherchell en Algérie de 1942 à 1945.

Une histoire mouvementée, tributaire de l'Histoire de France

À la fin du second conflit mondial, l'école d'installe à Idar Oberstein en Allemagne dans d'anciens locaux militaires allemands avant d'être rapatriée à Châlons-sur-Marne en 1960. Enfin, elle est transférée à Draguignan en 1970, où sera décidé son regroupement avec le **Musée du canon et des artilleurs**, inauguré en 1982. L'objectif est alors d'utiliser la collection dans son rôle traditionnel — la formation des élèves —, et le musée sera donc, jusqu'à ces toutes dernières années, surtout visité par des militaires.

Placé sous tutelle du ministère de la Défense, il prend le statut de « *Musée de France* » en 2006, et se voit reconnu par le ministère de la Culture. Une rénovation profonde est engagée afin de parfaire la mise en valeur de son patrimoine historique, accompagnée de la pro-

« *La valeur d'une artillerie dépend avant tout de l'efficacité de ses projectiles* », indique le panneau légendant cette présentation où se cotoient obus, douilles et gargousses de diverses époques.



Les pièces d'artillerie du musée sont présentées avec leurs accessoires, telle cette mire sophistiquée d'une pièce de 90 mm modèle 1877 de Bange, réputée pour sa précision.

fessionnalisation des conservateurs. Cette rénovation représente un bouleversement radical car, avec la fin de la conscription et tout en conservant son rôle formateur pour les militaires professionnels, le musée de l'artillerie de Draguignan se veut une institution de société, d'ethnologie et d'histoire. Une volonté particulièrement marquée chez l'actuel conservateur, le lieutenant-colonel Aubagnac et son équipe.

Le nombre de visiteurs annuels est passé ainsi de six à sept mille il y a une dizaine d'années à près de vingt mille aujourd'hui, et il progresse chaque année. Cette évolution démontre le succès de la nouvelle orientation vers le grand public. Il est ainsi devenu le 3^e musée varois en nombre de visiteurs. Les maîtres mots sont aujourd'hui *conserver, étudier* et *communiquer*. Six mille de ces visiteurs sont des enfants scolarisés car, depuis 2003, Yves Gourmen, chargé de mission, assure l'interface entre le musée et l'Éducation nationale. L'exposition est renforcée d'une bibliothèque de 40 000 ouvrages, accessibles à tous, et soutenue par l'association des amis du musée de l'artillerie (AAMA). Dans des conditions précises, certains objets exposés peuvent également être prêtés.

L'objectif d'*ouverture* du musée est également assuré par des expositions temporaires aux thèmes variés. La dernière en date, appelée « *Témoignages des familles* » a ouvert une salle d'exposition à des enfants d'un collège de Draguignan, afin qu'ils présentent les objets militaires issus de leur famille. Cette action les encourage d'un côté à se rapprocher de leurs aïeux et de leur patrimoine familial, et de l'autre à prendre conscience de l'histoire de l'armée française.

La prochaine exposition, intitulée « *1918, la victoire des femmes* » aura lieu cet été. Elle retracera les bouleversements issus de la Première Guerre mondiale dans la vie des femmes. À cette époque en effet, celles-ci travaillent, commencent à cultiver leur indépendance, et sont parfois amenées à diriger leur famille, lorsque le mari est mort ou revenu invalide.

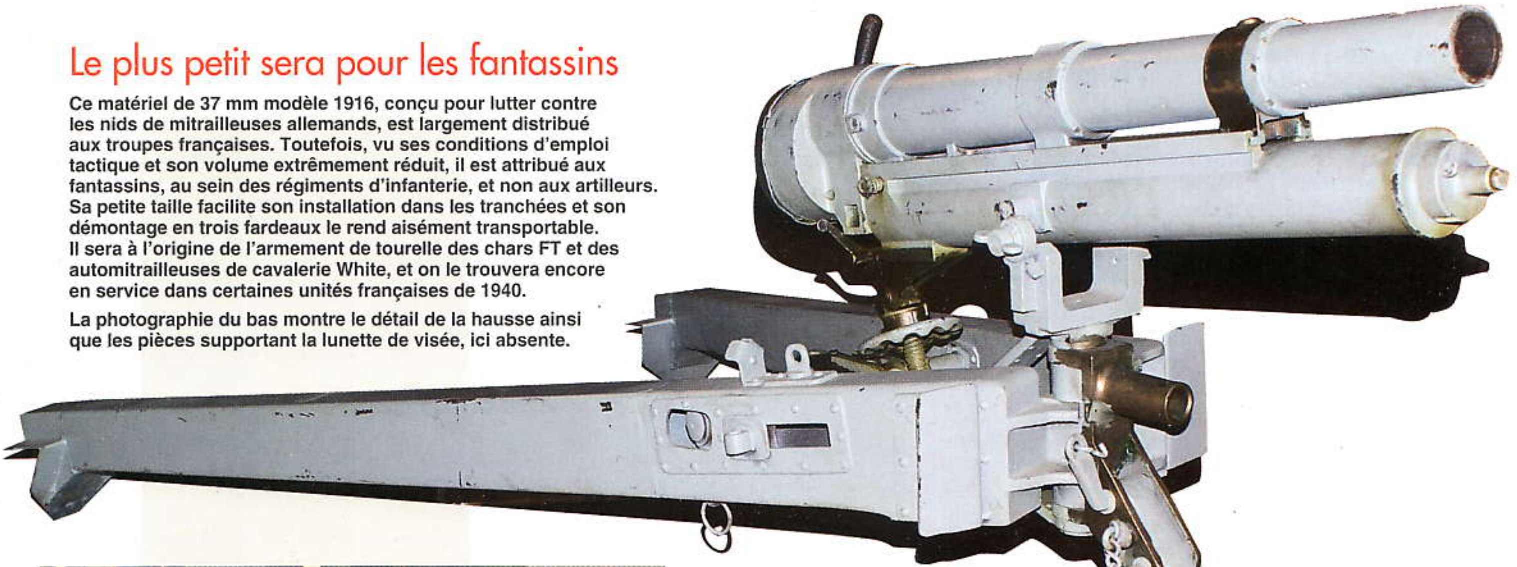
La collection permanente

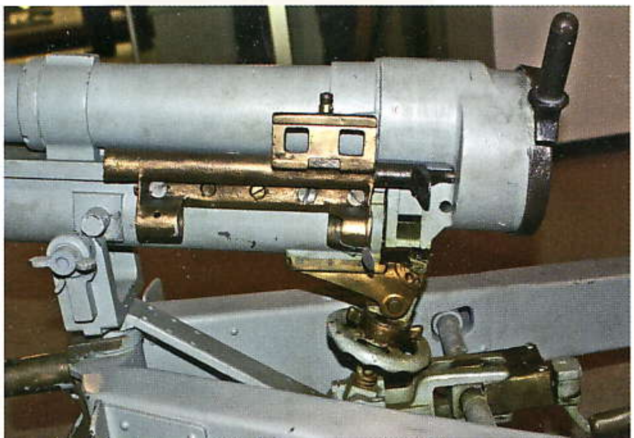
La collection proposée est exceptionnelle. Au-delà des nombreuses pièces d'artillerie, elle regroupe des armes blanches, collectives, d'épaule et de poing ainsi que les uniformes, décorations, matériels et équipements utilisés par les artilleurs à différentes époques. La période couverte par les pièces présentées s'étend

Le plus petit sera pour les fantassins

Ce matériel de 37 mm modèle 1916, conçu pour lutter contre les nids de mitrailleuses allemands, est largement distribué aux troupes françaises. Toutefois, vu ses conditions d'emploi tactique et son volume extrêmement réduit, il est attribué aux fantassins, au sein des régiments d'infanterie, et non aux artilleurs. Sa petite taille facilite son installation dans les tranchées et son démontage en trois fardeaux le rend aisément transportable. Il sera à l'origine de l'armement de tourelle des chars FT et des automitrailleuses de cavalerie White, et on le trouvera encore en service dans certaines unités françaises de 1940.

La photographie du bas montre le détail de la hausse ainsi que les pièces supportant la lunette de visée, ici absente.





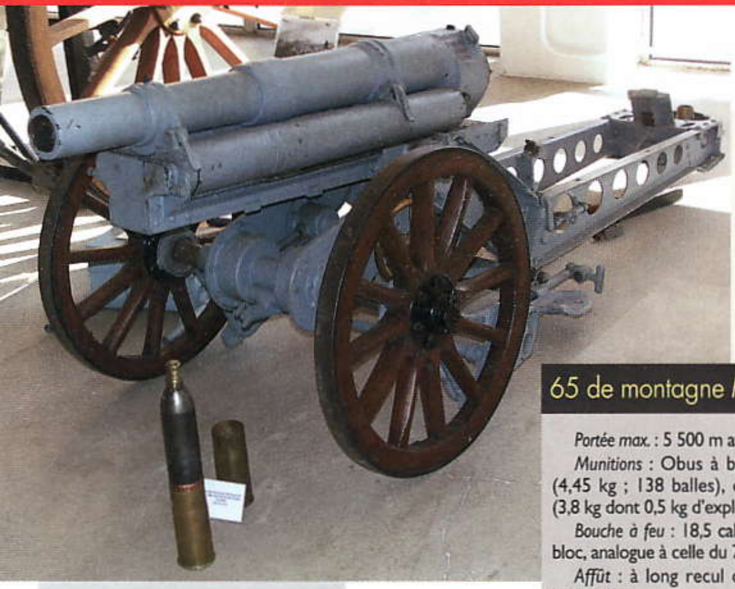
37 d'infanterie Mle 1916

Portée utile : 1 500 m.

Munitions : Obus explosif Mle 1916, obus de rupture Mle 1892.

Poids en batterie : 108 kg.

Cadence : 15 coups/minute env.



De montagne…

Le matériel de 65 mm de montagne modèle 1906 est destiné à remplacer le 80 mm de montagne de Bange modèle 1878. Adapté aux reliefs montagneux, il peut être démonté en quatre fardeaux pour être transporté à dos de mulet. Son fonctionnement est original car, avant le premier coup, l'ensemble de la masse mobile doit être tirée vers l'arrière. La mise à feu entraîne l'ensemble dans un mouvement inverse, et le coup part quand il arrive en butée, le recul ramenant la pièce en position de tir. Sur la photographie du bas, les organes de réglage de la pièce sont parfaitement visibles, ainsi que ceux permettant la manœuvre de la culasse.

65 de montagne Mle 1906

Portée max. : 5 500 m avec V° 330 m/s.

Munitions : Obus à balles Mle 1908 (4,45 kg ; 138 balles), obus Mle 1910 (3,8 kg dont 0,5 kg d'explosif).

Bouche à feu : 18,5 calibres. Culasse à bloc, analogue à celle du 75.

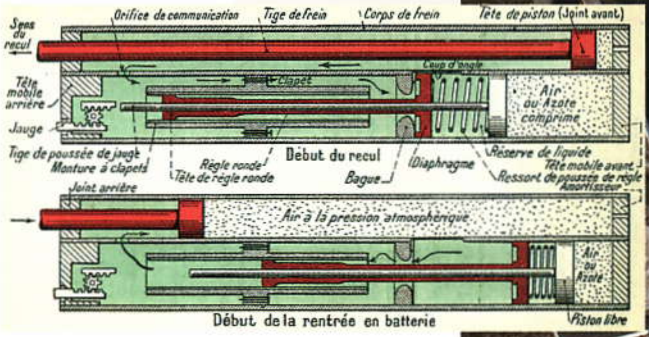
Affût : à long recul du canon, frein hydraulique

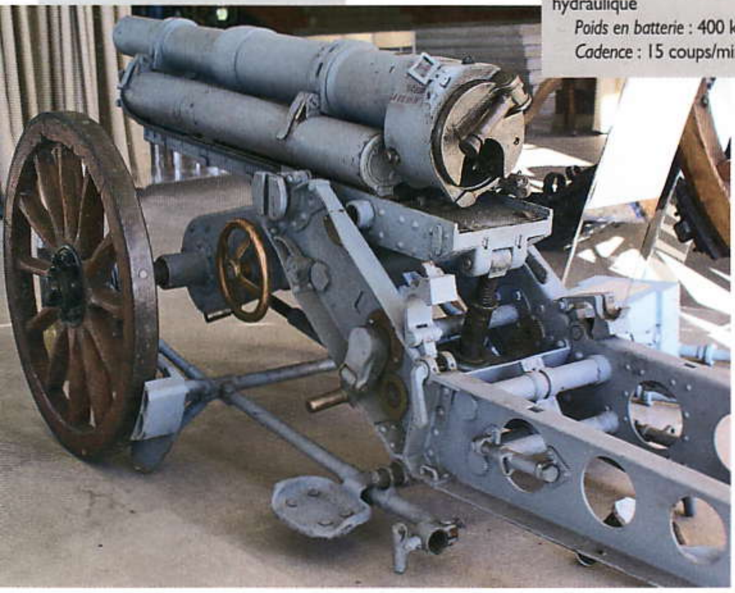
Poids en batterie : 400 kg.

Cadence : 15 coups/minute env.

… et de campagne

La pièce de 75 modèle 1897 est une indéniable réussite technologique française. L'un des atouts majeurs de ce matériel réside dans son frein, dont le fonctionnement *à long recul du tube* est présenté schématiquement *(ci-dessous)*. Il permet d'absorber le recul et ramène la pièce dans sa position initiale sans la dérégler. Cette technique permet une grande cadence de tir. En outre, l'ensemble est fiable, robuste et d'une précision exemplaire.





du XVe siècle à la Seconde Guerre mondiale. Nous suivons ainsi l'histoire de cette arme savante dont toutes les évolutions techniques importantes sont mises en valeur avec beaucoup de clarté. Ainsi le visiteur peut-il suivre les transitions entre bronze et acier, chargement par la bouche et chargement par la culasse comme l'accroissement des calibres et des portées. Chaque pièce est illustrée par un panneau présentant son histoire et ses principales caractéristiques.

La visite commence au premier étage par la salle des emblèmes regroupant des étendards de régiments aujourd'hui dissous, puis par la présentation des ancêtres du canon que sont les armes de jet du Moyen-Âge. Nous passons ensuite aux premiers canons, puis avançons dans les années. De nombreuses miniatures, reproductions et tableaux expliquent au visiteur les productions et les fabrications d'armement des premiers siècles de l'arme à feu. Les vitrines de ces différentes salles présentent de nombreux accessoires, accompagnés de gravures représentatives de l'armée française des périodes considérées.

Puis nous arrivons à une période phare de l'artillerie, celle du Premier Empire. Un superbe diaporama commenté par le son retrace l'emploi d'une batterie de l'époque, et permet de comprendre l'importance primordiale que l'artillerie prend sur le champ de bataille.

Nous abordons ensuite les décennies de la fin du 19e au début du 20e siècle, avec une scène présentant des mannequins en uniforme d'époque, entourés des effets et accessoires de l'arme. À cette période les canons, suivant en cela les fusils, commencent à se charger par la culasse, puis apparaît le fameux 75 modèle 1897, avec son système révolutionnaire à long recul du tube.

La visite se poursuit avec une présentation détaillée de la Première Guerre mondiale. Mannequins, photographies, accessoires et armements sont visibles en grand nombre. La dernière salle de l'étage est consacrée aux guerres de la décolonisation.

Il faut ensuite descendre au rez-de-chaussée pour accéder au cœur technique de la collection, regroupant un grand nombre de pièces d'artillerie et de scènes militaires reconstituées en grandeur nature. La première aile comporte un alignement de matériels représentatifs des évolutions de l'artillerie entre le 18e et le 20e siècle. Les canons ainsi placés donnent au visiteur l'occasion de visualiser les avancées techniques successives qui ont permis, partant d'un tube lisse à chargement par la bouche, de voir apparaître des armes à tube rayé et chargement par la culasse. Les différences techniques sont clairement expliquées sur le panneau accompagnant chaque matériel.

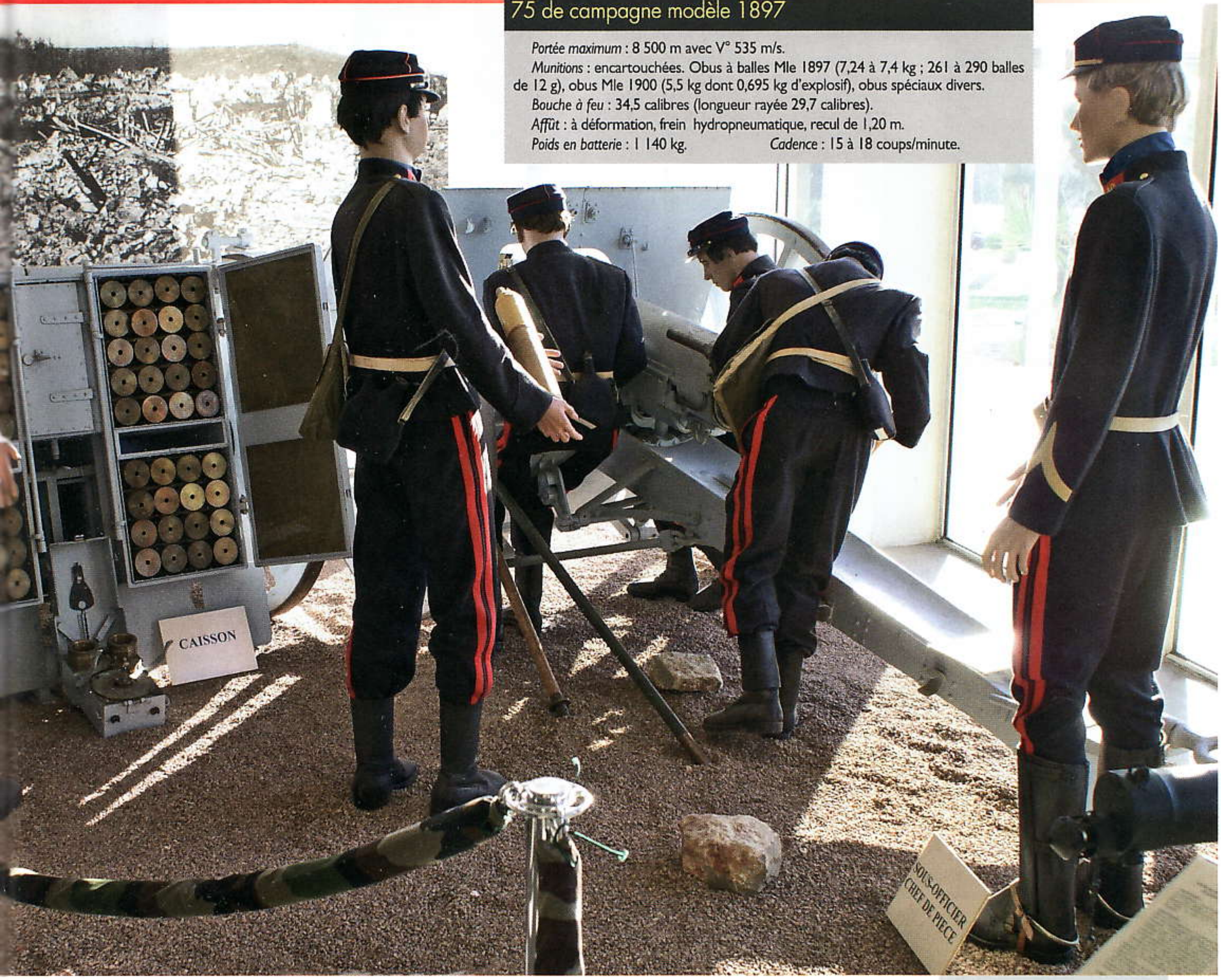
L'autre aile du niveau est consacrée à la Seconde Guerre mondiale, subdivisée entre les matériels d'origine française de notre armée de 1940 et les pièces d'origine américaine qui seront utilisées en 1943-1945.

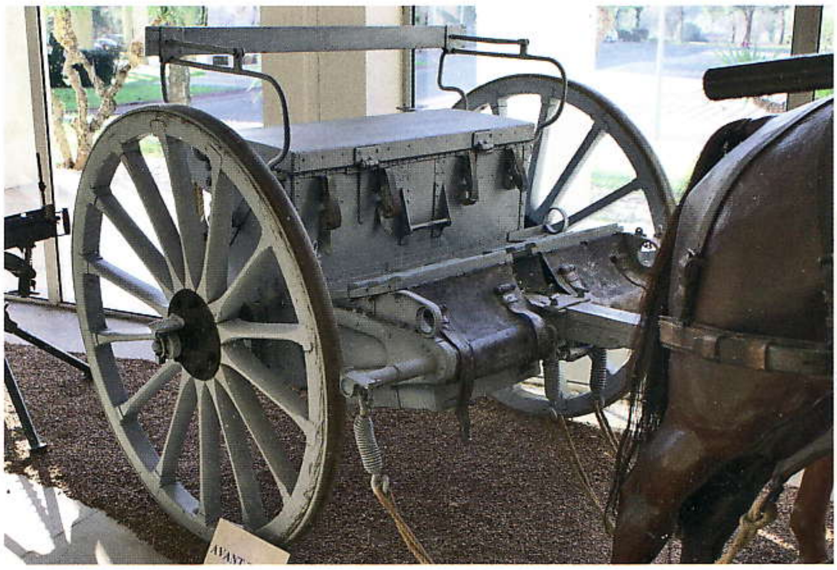
Il est important de signaler que l'ensemble de la collection est en parfait état et restaurée avec un soin historique rigoureux. Les matériels sont montrés avec leurs accessoires, et souvent accompagnés d'accessoires idoines comme une caisse à munitions ou un téléphone de campagne.

Dans cet article, nous avons choisi de présenter en détail les matériels exposés concernant la Première Guerre mondiale. Nous consacrerons prochainement un second article aux pièces d'artillerie de l'armée française de 1939-1940.

75 de campagne modèle 1897

Portée maximum : 8 500 m avec V° 535 m/s.
Munitions : encartouchées. Obus à balles Mle 1897 (7,24 à 7,4 kg ; 261 à 290 balles de 12 g), obus Mle 1900 (5,5 kg dont 0,695 kg d'explosif), obus spéciaux divers.
Bouche à feu : 34,5 calibres (longueur rayée 29,7 calibres).
Affût : à déformation, frein hydropneumatique, recul de 1,20 m.
Poids en batterie : 1 140 kg. *Cadence* : 15 à 18 coups/minute.





Cette scène reconstitue une pièce de 75 modèle 1897 en batterie, appartenant au 4e régiment d'artillerie de campagne pendant la bataille de la Marne. Le personnel de pièce est au complet, avec le maréchal des logis chef de pièce *(à droite)*, le pointeur, le tireur et les autres canonniers. Le caisson à munitions est renversé réglementairement et situé à la gauche de la pièce, comme c'est l'usage dans l'artillerie française.

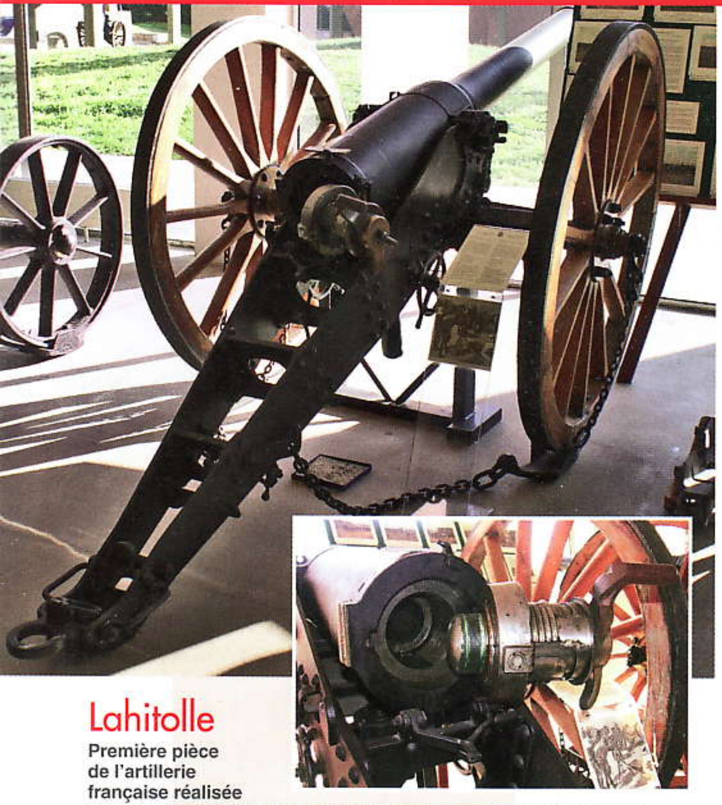
En 1914, la « *pièce* » est constituée de deux ensembles :
– le canon de 75 (dit « *arrière-train de canon* » dans ce langage précis et spécial dont les artilleurs ont le secret), attelé à un avant-train *(photo ci-contre)* tiré par six chevaux ;
– le caisson à munitions (dit « *arrière-train de caisson* »), attelé également à un avant-train tiré par six chevaux.
Le peloton de pièce est composé de 14 artilleurs et 14 chevaux :
Hommes montés : **un sous-officier chef de pièce, un brigadier pointeur** *(sur chevaux de selle)* **et six conducteurs** *(trois par attelage).*
Hommes non montés, assis sur les sièges, trois hommes par avant-train : **un canonnier tireur, un canonnier chargeur, un canonnier artificier, deux canonniers pourvoyeurs et un conducteur de réserve.**
Capacité d'emport en munitions : **72 coups dans le caisson à munitions et 24 par avant-train, soit 120 coups au total.**

En 1914, le tir est encore souvent basé sur l'observation directe par le capitaine commandant de batterie (ici avec sa lunette d'observation) au contact de ses pièces. De ce simple fait, la portée pratique recommandée ne dépasse pas 4 000 m et les organes de pointage s'arrêtent à 6 500 m. En 1918, « crosse enterrée », le même 75 pourra porter à 9 500 m avec l'obus AL.

GROS PLAN SUR L'ARTILLERIE FRANÇAISE DE LA PREMIERE GUERRE MONDIALE

L'artillerie française de 1914 est presque exclusivement basée sur la pièce de 75 modèle 1897. L'état d'esprit dominant des années d'avant-guerre repose en effet sur l'idée que l'artillerie lourde peut être négligée, et qu'un nombre approprié de pièces de 75 est en mesure de venir à bout de tous les obstacles. En 1909 pourtant, l'état-major de l'armée a souhaité obtenir un budget pour la construction de pièces modernes d'un calibre supérieur, mais la réponse de la commission peut se résumer en une phrase : « *Vous nous parlez d'artillerie lourde, Dieu merci nous n'en avons pas ; ce qui fait la force française, c'est la légèreté de ses canons.* ».

Certes, la pièce de 75 modèle 1897 est une réussite technique incomparable, mais son calibre un peu

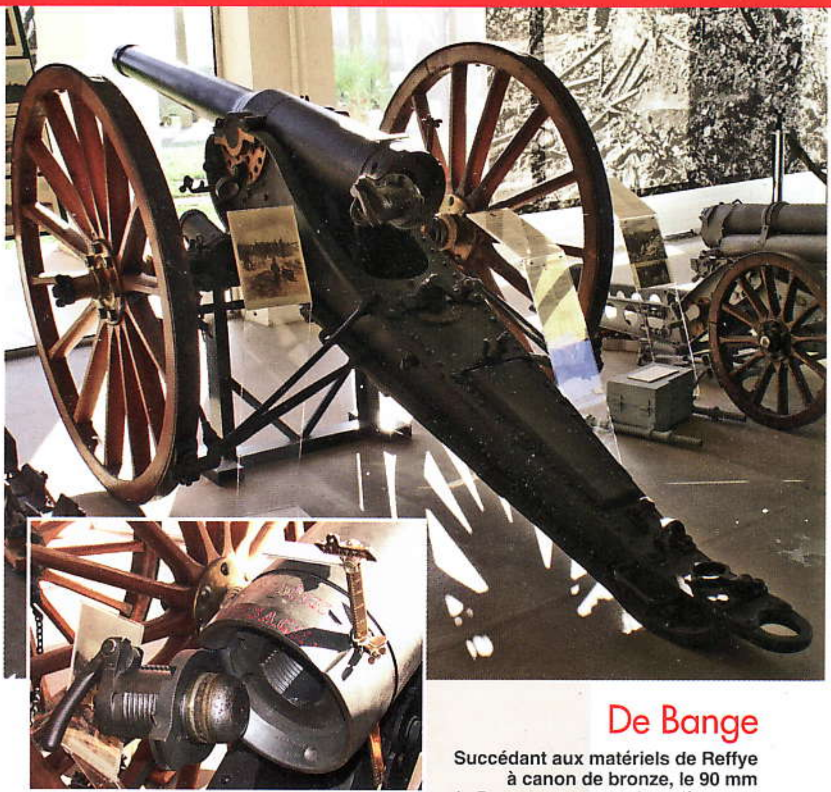


Lahitolle

Première pièce de l'artillerie française réalisée en acier, ce matériel de 95 mm mis au point par le commandant de Lahitolle est adopté en juin 1875, mais il ne reçoit pas alors de millésime car son modèle est considéré comme provisoire. Dans le type initial, le canal de lumière se trouve sur le renfort de culasse. Cette disposition est modifiée en 1888 (d'où son millésime), le canal étant dès lors pratiqué dans l'axe de la vis-culasse. D'un calibre proche de celui du canon de 90 modèle 1877, le 95 de Lahitolle possède une puissance sensiblement supérieure, en raison surtout de l'organisation de son projectile.

95 modèle 1888

Portée max. : 9 800 m avec V° 440 m/s.
Munitions : Obus à mitraille Mle 1886 (12,3 kg), obus en fonte Mle 1875-1914 (11 kg), obus allongé en acier, etc.
Bouche à feu : 23,8 calibres. Culasse à vis, type de Lahitolle.
Affût : de campagne rigide, ou de siège et place Mle 1880, dit « affût omnibus ».
Poids en batterie : 1 400 kg.
Cadence : 1 coup/minute.



De Bange

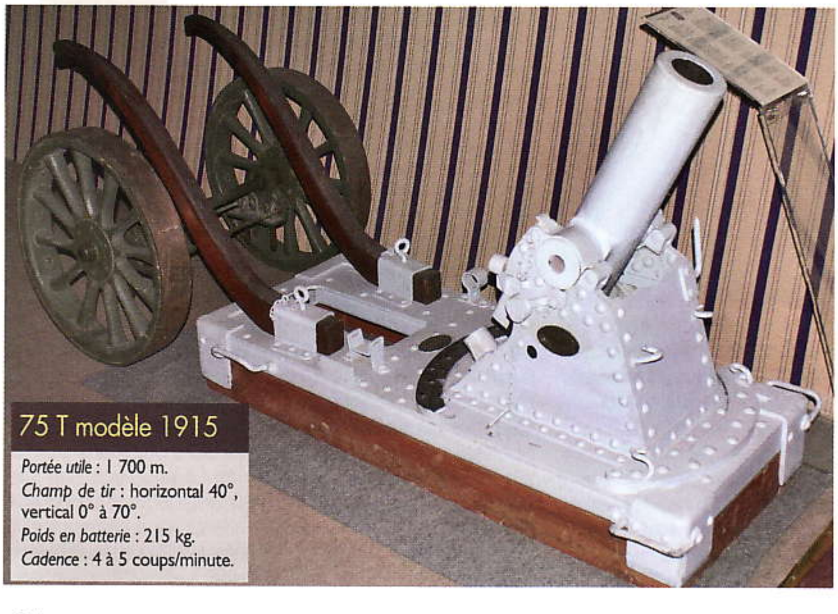
Succédant aux matériels de Reffye à canon de bronze, le 90 mm de Bange est construit entièrement en acier. Totalement remplacé par le 75 mm modèle 1897 lorsque la guerre éclate, il est sorti des places dès l'automne 1914 et mis d'urgence en service sur le front au moment où la pénurie de munitions de 75 se fait lourdement sentir. Malgré son calibre et sa portée supérieurs, le 90 mm de campagne est terriblement inférieur au 75 mm dans son emploi tactique : le service de la pièce est exactement dix fois plus long (30 secondes par coup au lieu de 3 secondes théoriques) car, en l'absence d'un système efficace d'absorption du recul, il faut se livrer à une longue manœuvre de remise en batterie.

90 modèle 1877

Portée max. : 9 700 m avec V° 500 m/s.
Munitions : Obus à mitraille Mle 1883 (8,685 kg), obus en fonte Mle 1877-1914 (8 kg), obus FA Mle 1914 (8,2 kg), etc.
Bouche à feu : 22,9 calibres. Culasse à vis de Bange.
Affût : de campagne rigide Mle 1878, éventuellement de siège et place Mle 1880
Poids en batterie : 1 200 kg.
Cadence : 2 coups/minute.

Schneider

Adopté en 1915 sous la dénomination de 75 T, ce mortier vient renforcer les « crapouillots» déjà dotés du mortier de 58. Mais le 75 T se révélera trop lourd pour une efficacité limitée, et sera remplacé par d'autres de plus gros calibres, 150 T et 240 T.



75 T modèle 1915

Portée utile : 1 700 m.
Champ de tir : horizontal 40°, vertical 0° à 70°.
Poids en batterie : 215 kg.
Cadence : 4 à 5 coups/minute.

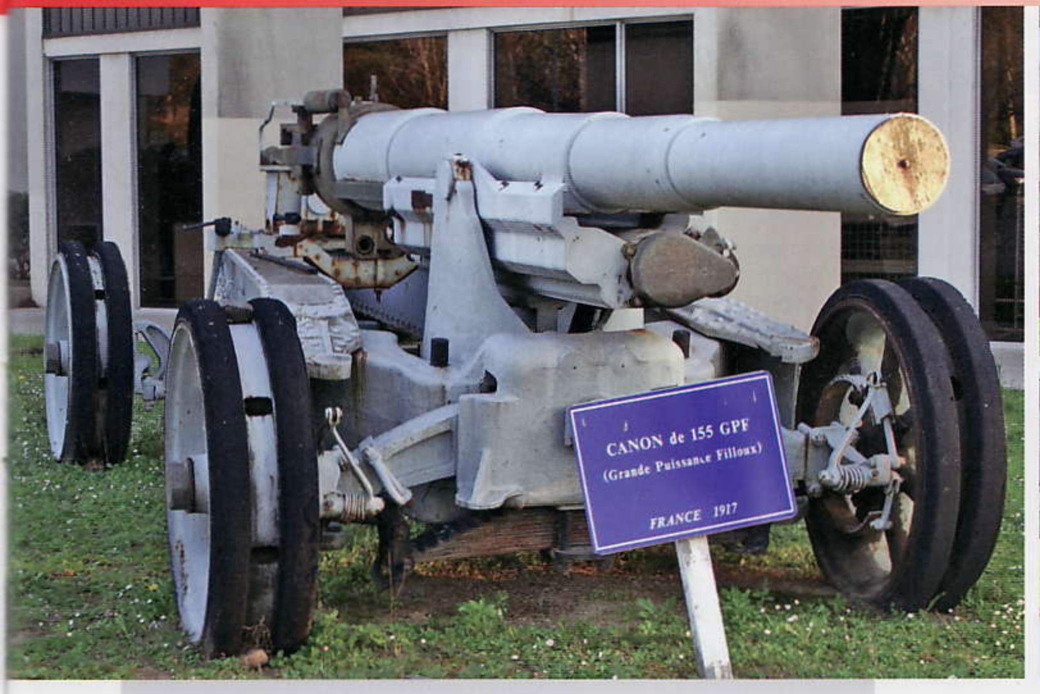
léger et son tir trop tendu se révéleront des handicaps lorsque la guerre s'enterrera dans les tranchées.

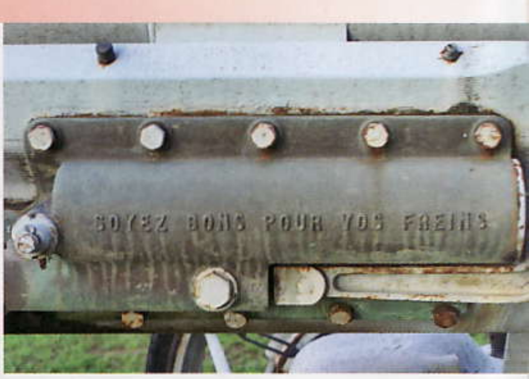
Ceci étant, entre 1871 et 1914, d'énormes progrès techniques sont accomplis dans le domaine de l'artillerie. Les pièces, la poudre, les projectiles et les fusées se modernisent, les portées s'allongent, la précision augmente considérablement. Cette évolution trouve son point d'orgue, en France, avec le matériel de 75 modèle 1897, canon de campagne au tir extrêmement rapide, bien supérieur à ses homologues contemporains des autres nations.

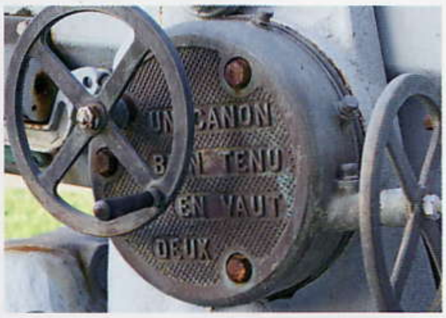
Mais l'évolution est continue et le 75, si *extraordinaire* soit-il, n'est pas issu du néant. Avant lui sont conçues différentes pièces basées sur l'expérience de la guerre de 1870-1871 comme le 95 Lahitolle ou le 90 de Bange dont le musée possède un exemplaire de chaque *(➡ détails ci-dessus).* Ces matériels à affût rigide et à tir lent, *modernes* dans les années 1880, sont évidemment complètement périmés en 1914. Mais si la merveille technologique que constitue le 75 avec son frein oléopneumatique a relégués ses précédesseurs aux oubliettes dès avant le siècle, les circonstances de la Grande Guerre ne vont pas tarder à battre le rappel des anciens. Après les premières semaines d'opérations, les canons de campagne modernes sont usés et les munitions manquent — ce qui est vrai dans les deux camps. Aussi va-t-on puiser dans les arsenaux les ressources en matériels anciens (plus de 11 000 pièces de tous calibres, presque toutes du système de Bange des calibres les plus divers, de l'alerte 80 mm de montagne au lourd mortier de 270 mm de siège), aux munitions abondantes et de qualité.

C'est ainsi, grâce à ce qu'on l'a appelé avec justesse la « barrière de Bange», que l'artillerie française pourra faire face et tenir son rang pendant plusieurs années, le temps qu'arrivent enfin sur le front en quantités significatives les matériels modernes de tous calibres qui sortent des établissements de l'état (Bourges, Puteaux, etc.) et des constructeurs privés (Schneider, Saint-Chamond).

DRAGUIGNAN







Filloux Le 155 GPF (grande puissance Filloux) est un matériel moderne et remarquable. Esquissée avant la guerre, son étude est reprise en 1915 pour aboutir finalement à une fabrication de série qui permet aux premiers matériels d'arriver aux armées en juin 1917. Ce canon, favori des Américains, est à traction uniquement automobile vu son poids (13 tonnes en ordre de route) et son déplacement en une seule voiture. Sur notre document, l'un de ses handicaps est toutefois mis en évidence : une voie très large, pouvant poser des problèmes sur route étroite.
Témoignant de l'ingéniosité pratique de son concepteur le commandant Filloux, les deux documents de droite montrent les prescriptions, fondues dans l'acier, qui rappellent à chaque instant aux canonniers de prendre soin de ce magnifique matériel qui leur est confié par la République.

155 GPF

Genèse et histoire détaillée, caractéristiques complètes : ➡ GBM 81.

Au Musée, les matériels ainsi nés durant la Première Guerre mondiale sont représentés par trois spécimens forts différents :

– d'une part le minuscule canon de 37 mm modèle 1916 qui présente la particularité d'être servi par des fantassins *(➡ page 31)* ;

– d'autre part le 75 T Schneider *(➡ page 34)* qui symbolise une subdivision très éphémère de l'arme, l'artillerie de tranchée (AT) ;

– enfin, l'un des seigneurs de l'artillerie française, le 155 GPF *(➡ ci-dessus)*, étonnant de modernité.

Les efforts accomplis par l'équipe du musée de Draguignan sont considérables afin de proposer au visiteur une vision historique et technique de l'artillerie. Mais au-delà du domaine militaire, l'exposition s'attache également à l'aspect humain, en replaçant l'ensemble dans le contexte qui lui est indissociable. La visite du site est bien sûr incontournable pour tous les amateurs de l'armée française, mais elle peut aussi être faite en famille : petits et grands y trouveront un intérêt certain. À programmer par exemple cet été, surtout à la faveur de l'exposition temporaire sur les femmes en 1914-18. ■

ARTILLERIE

Une visite au
MUSÉE du CANON et des ARTILLEURS
de DRAGUIGNAN

POUR EN SAVOIR PLUS
Le bulletin semestriel des amis de l'artillerie a entièrement consacré son n° 19 (juin 1997) au musée de l'artillerie. Les numéros de ce périodique encore disponibles sont en vente dans la boutique du musée.

Entourée de la liste des noms des grandes victoires françaises gravées dans le marbre, la vitrine principale de la salle des emblèmes recueille les étendards originaux des régiments d'artillerie dissous.

Le lieutenant-colonel Aubagnac, conservateur

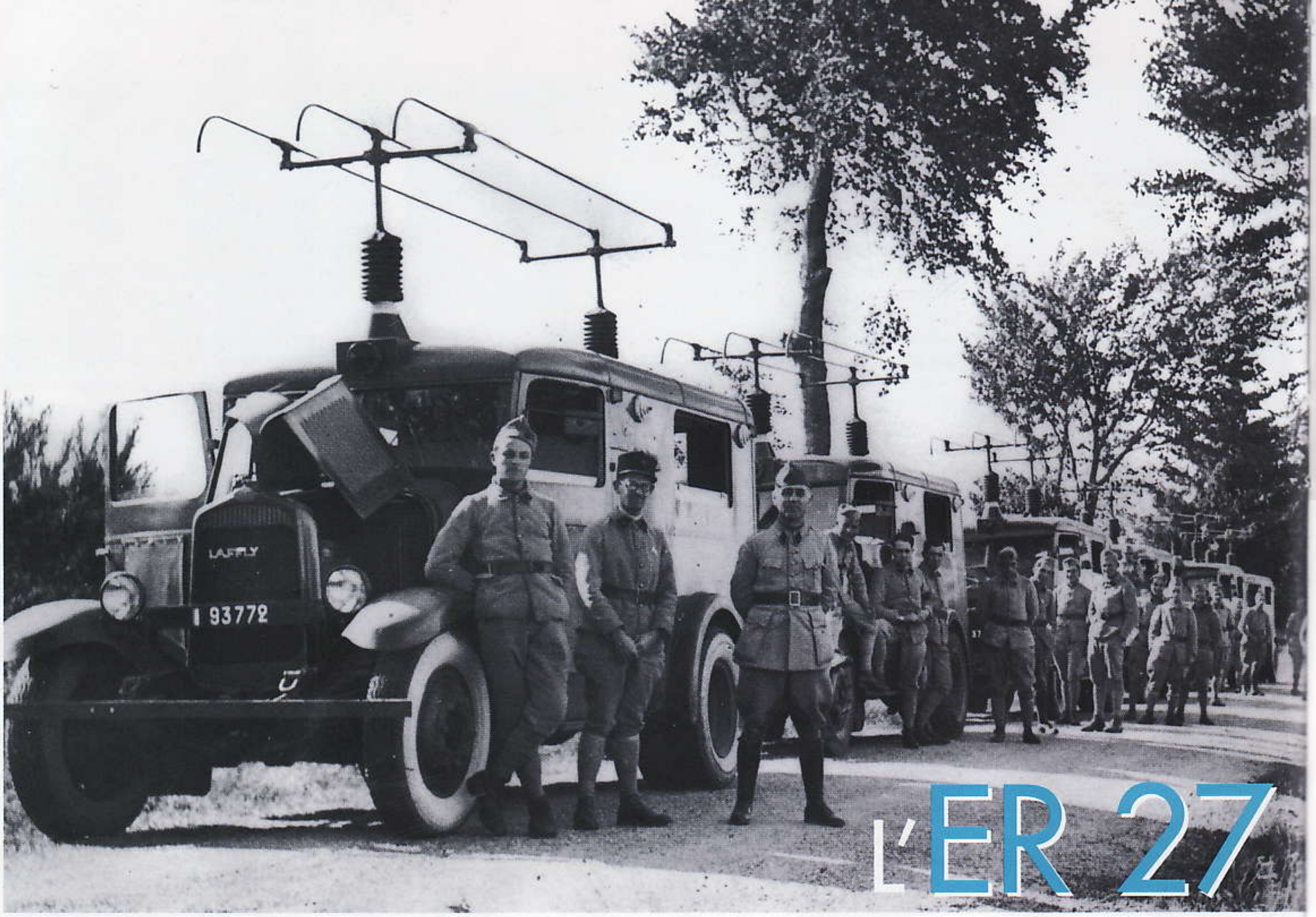
Ayant choisi l'artillerie en 1981 à sa sortie de Saint-Cyr (promotion Lasalle), le lieutenant-colonel Aubagnac est titulaire d'un DEA en histoire, diplômé de l'Institut national du patrimoine et breveté technique de l'enseignement militaire. Après une première partie de carrière en corps de troupe, il est affecté au service historique de l'armée de terre à Vincennes. Puis, conservateur au musée de l'Armée aux Invalides à Paris, il se voit chargé de la création de nouvelles salles consacrées à la Seconde Guerre mondiale, inaugurées le 18 juin 2000 par le président de la République Jacques Chirac.

Il est depuis six ans le conservateur du musée de l'artillerie à Draguignan, en cours de rénovation. Chevalier de l'ordre national du Mérite, il a tout récemment reçu les insignes de chevalier des Arts et lettres le 9 juin 2008.

Le lieutenant-colonel Aubagnac collabore régulièrement à différentes revues de premier plan comme la *Revue historique des armées* ou le *Bulletin de la fédération nationale de l'artillerie*. Ses qualités d'auteur l'ont aussi amené à rédiger, seul ou collectivement, différents ouvrages faisant référence sur les sujets abordés. Il a également participé à divers documentaires audio-visuels sur des sujets liés à l'histoire militaire et à la muséographie, ainsi qu'à des colloques et réunions sur les mêmes thèmes.

MUSÉE DE L'ARTILLERIE ET ECOLE D'APPLICATION DE L'ARTILLERIE
Avenue de la Grande Armée,
Quartier Bonaparte, BP400
83007 Draguignan cedex
Tél/Fax : 04 98 10 83 86
musee.artillerie@worldonline.fr

Ouverture du dimanche au mercredi de 9 h 00 à 12 h 00 et de 13 h 30 à 17 h 30
Fermeture annuelle du 15 décembre au 15 janvier
Entrée gratuite



L'ER 27

LE POSTE DIT « 100 KM » DE LA

UNE COPIE *TROIS DEMIES* DE L'ER 26 TER ?

L'un des plus modernes et des plus performants émetteurs récepteurs français de 1939-1940 fait l'objet de notre étude de ce numéro, où postes radio et véhicules dédiés sont, plus que jamais, intimement associés.

Le rôle de la commission chargée de proposer le programme de développement du matériel de transmissions a souvent été évoqué dans GBM, en soulignant en particulier les conclusions de la conférence tenue par celle-ci le 2 février 1925.

Si le programme détaillé qui en est issu fait l'objet de nombreuses modifications dès les premières années et doit être refondu complètement au début des années trente pour tenir compte des nouveaux besoins, il marque néanmoins une étape fondamentale dans l'histoire de la radio militaire française en misant sur les ondes courtes dont les propriétés viennent tout juste d'être découvertes au début des années vingt par des radio-amateurs (➡ *GBM 77*). Laissons la commission s'exprimer dans le préambule de ses conclusions :

« *Les progrès réalisés en radiotélégraphie permettant d'escompter l'utilisation des ondes courtes ou très courtes (de 200 à 25 m), simultanément avec les postes à ondes entretenues actuellement réglementaires, dont la gamme de longueur d'ondes s'étend de 500 à 3 500 m.*

Cette utilisation doit permettre :

– de disposer de plus grandes possibilités pour donner satisfaction à l'ensemble des besoins du commandement ;

– de faire disparaître les postes de TPS [➡ GBM 83] *et de radiotélégraphie à ondes amorties, actuellement employés par les unités d'infanterie divisionnaire.* »

Il s'agit ici d'une vraie prise de risque qui engage tout un programme sur une technique qui a certes montré les performances extraordinaires que l'on pouvait obtenir, sans toutefois en maîtriser encore toutes les conditions et sans aucun recul qui aurait pu être fondé sur une première réalisation militaire opérationnelle.

Les besoins propres de la cavalerie

En ce qui concerne la cavalerie, le sujet semble avoir fait largement débat puisque le document de travail soumis à la commission lors de sa réunion a été complètement réécrit dans ses conclusions rapportées ci-après (2 février 1925) :

« *La division de cavalerie doit disposer :*

1 – de postes permettant la liaison du quartier général ou du poste de commandement de la division avec les grandes unités voisines ou de rattachement (portée maximum de 150 km). Cette liaison est dès maintenant assurée par les postes ER 13 ;

2 – de postes pouvant transmettre et recevoir en marche, pour la liaison entre les automitrailleuses et la division (poste de commandement) et éventuellement un élément constitutif de la division (portée 100-120 km) ;

3 – de postes aménagés pour les liaisons intérieures de la division (portée 30-40 km). Certains de ces postes seront prévus sur automobiles avec émission et réception en marche, d'autres devront pouvoir être portés sur voiture hippomobile en supprimant au besoin l'émission et la réception en marche ;

1927-28

« *liaison de découverte sur automitrailleuse* » **E 28**

« *liaison de commandement sur camionnette* » **E 27**

E 26
modèle
1927

« *méhariste* » **E 26**

Laffly AP 2 pour ER 27 modèle 1935
Ce beau fourgon radio apparu en 1935-1936 est le dernier véhicule Laffly sur châssis routier — avec une certaine capacité tous chemins — issu de la prolifique famille du constructeur d'Asnières. En effet, à la fin de 1936, Renault parvient à évincer son concurrent auprès du service des transmissions en faisant gagner son type ADH. Pour revenir au Laffly AP 2, doté d'un 4 cylindres 90 x 130 de 3 308 cm³, le total produit n'est pas connu mais on peut l'estimer à une vingtaine de fourgons TSF, immatriculés de 93 770 à 93 789 (plus bas et plus haut numéros relevés). Ces véhicules participent à la campagne de 1939-1940. *(Coll. 8e RT)*

Aimé Salles
chef de projet
IRMA
(Inventaire Radios Militaires Anciennes)
irmaproject@free.fr

Étude des véhicules
François Vauvillier

CAVALERIE

4 – de postes pour la liaison entre éléments engagés à pied, permettant l'intercommunication avec les précédents et présentant les caractéristiques ci-après :

– suppression ou réduction des accumulateurs ;

– matériel réparti en charges individuelles de 20 kg maximum ;

– antenne ne dépassant pas 4 m de hauteur ou réalisée par un fil horizontal de longueur réduite ;

– portée de 8 km.

Ces postes devront permettre la liaison des éléments constitutifs de la division avec les éléments voisins d'infanterie ou d'artillerie. »

La famille s'esquisse puis se précise

Une lecture macroscopique pourrait conduire à la conclusion que tout est dit dès 1925 et que les appareils spécifiés ici seront les futurs **ER 27** (*poste 2*), **ER 26 *ter*** (*poste 3*) et, avec beaucoup d'imagination, **ER 55** (*poste 4*). En pratique, si le besoin de deux appareils distincts fonctionnant sur un véhicule en marche avec une portée de 100 à 120 km pour l'un, de 30 à 40 km pour l'autre, est exprimé dans ce programme, il faudra encore plusieurs années pour que se dessine un programme « lisible » qui donnera effectivement naissance à l'ER 27 et à l'ER 26 *ter*.

En effet, la boîte de Pandore des ondes courtes étant ouverte, la fin des années vingt sera prolixe en études et expérimentations diverses. Pour simplifier et converger sur le sujet de cet article, émergent de cette période les axes d'études suivants :

– **E 26/R 26** « *poste méhariste* » (➡ *GBM 77*) qui a reçu une première réalisation opérationnelle avec l'E 26 modèle 1927 ;

– **E 27** « *liaison de commandement sur camionnette* » qui donnera lieu ensuite à l'ER 27, notre sujet ;

– **E 28**[1] « *poste pour automitrailleuse blindée de cavalerie* » (pour les liaisons des détachements de découverte avec le commandement). Cet axe se nourrira des travaux réalisés en parallèle sur l'E 27 jusqu'à s'éteindre après 1932 où il se fondra avec celui de l'ER 27.

Quant à l'**ER 26 *ter*** (➡ *GBM 75 et errata pages 40 et 41)*, la première réalisation expérimentale réalisée en 1932 s'appuie sur celle de l'E 26 (et probablement aussi sur celle du tout nouvel ER 26 *bis*), ce qui lui vaudra en 1933 son suffixe *ter* qu'il conservera malgré le fait qu'ER 26 *ter* et ER 27 seront par la suite des programmes très liés, et sans rapport avec l'ER 26 *bis*. Les réalisations ER 26 *ter* et ER 27 se nourriront l'une l'autre pour aboutir à des copies quasi conformes — à la puissance près — dans les modèles finaux, l'ER 27 étant alors dit la « *copie 3 / 2* » de l'ER 26 *ter*.

LES POSTES E 27 ET ER 27 SORTIS DE 1929 À 1934

Le programme de réalisation d'un poste de commandement pouvant fonctionner en marche sur véhicule avec une portée de plus de 100 km va se développer à partir de 1925 avec la réalisation de divers prototypes et la participation de certains d'entre eux aux manœuvres, avec des succès divers.

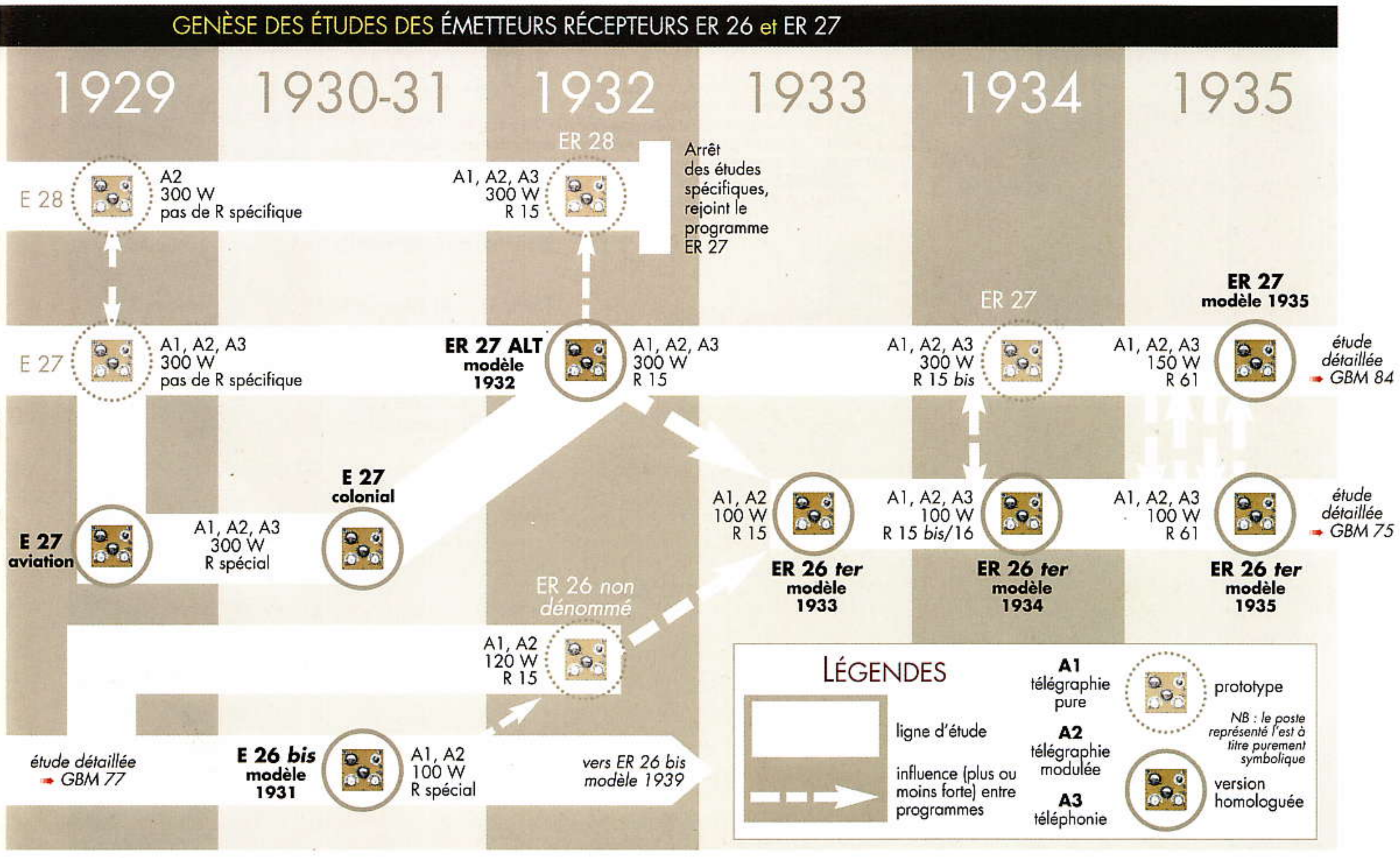
E 27 prototype de 1929

C'est le premier modèle à retenir puisqu'intégré officiellement dans le catalogue des appareils de la radiotélégraphie militaire daté de 1929. C'est encore un prototype à l'essai qui présente les caractéristiques suivantes :

---

[1] Cet axe d'étude n'a rien à voir avec celui de l'ER 28 qui sera déclenché plus tard et qui concerne un poste, lui aussi destiné à la cavalerie mais pour ses liaisons rapprochées de véhicules blindés.

GENÈSE DES ÉTUDES DES ÉMETTEURS RÉCEPTEURS ER 26 et ER 27


1929
1930-31
1932
1933
1934
1935
E 28
A2
300 W
pas de R spécifique
ER 28
A1, A2, A3
300 W
R 15
Arrêt des études spécifiques, rejoint le programme ER 27
E 27
A1, A2, A3
300 W
pas de R spécifique
ER 27 ALT modèle 1932
A1, A2, A3
300 W
R 15
ER 27
A1, A2, A3
300 W
R 15 bis
ER 27 modèle 1935
A1, A2, A3
150 W
R 61
étude détaillée ➡ GBM 84
E 27 aviation
A1, A2, A3
300 W
R spécial
E 27 colonial
A1, A2
100 W
R 15
ER 26 ter modèle 1933
A1, A2, A3
100 W
R 15 bis/16
ER 26 ter modèle 1934
A1, A2, A3
100 W
R 61
ER 26 ter modèle 1935
étude détaillée ➡ GBM 75
ER 26 non dénommé
A1, A2
120 W
R 15
étude détaillée ➡ GBM 77
E 26 bis modèle 1931
A1, A2
100 W
R spécial
vers ER 26 bis modèle 1939
LÉGENDES
ligne d'étude
influence (plus ou moins forte) entre programmes
A1 télégraphie pure
A2 télégraphie modulée
A3 téléphonie
prototype
NB : le poste représenté l'est à titre purement symbolique
version homologuée

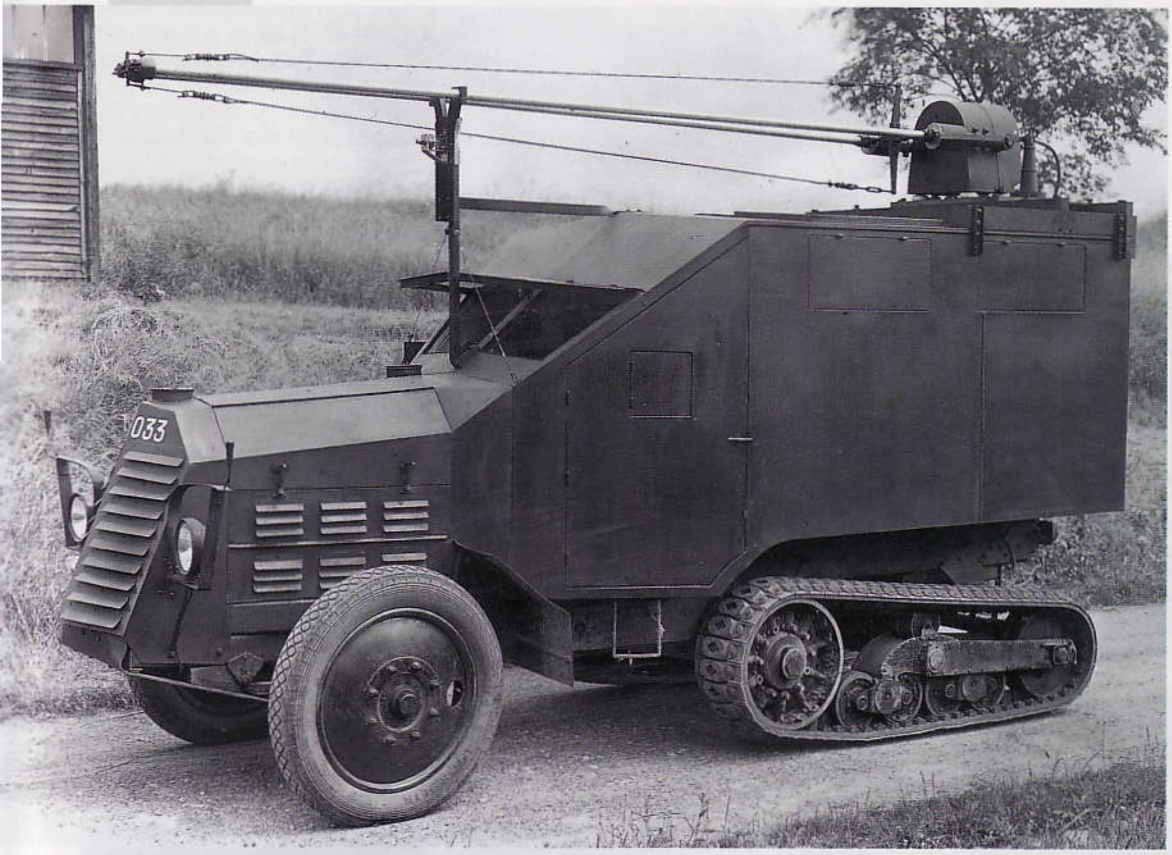
– l'**émetteur**, du type auto-oscillateur, fonctionne en télégraphie pure (A1), en télégraphie modulée (A2) et en téléphonie (A3). Il présente en A1 une puissance de 300 W (puissance d'alimentation de ses quatre lampes E 4 en montage parallèle et symétrique) ;

– sa portée « commerciale » annoncée est de 150 à 400 km ;

– il est prévu pour être monté sur camionnette et fonctionner en marche. Les essais ont lieu sur un véhicule **Latil JB 2** avec caisse bois (le bois étant justifié pour une meilleure isolation de l'opérateur aux bruits de la route et du moteur) et aussi sur un véhicule blindé semi-chenillé **Citroën-Kégresse P 14** ;

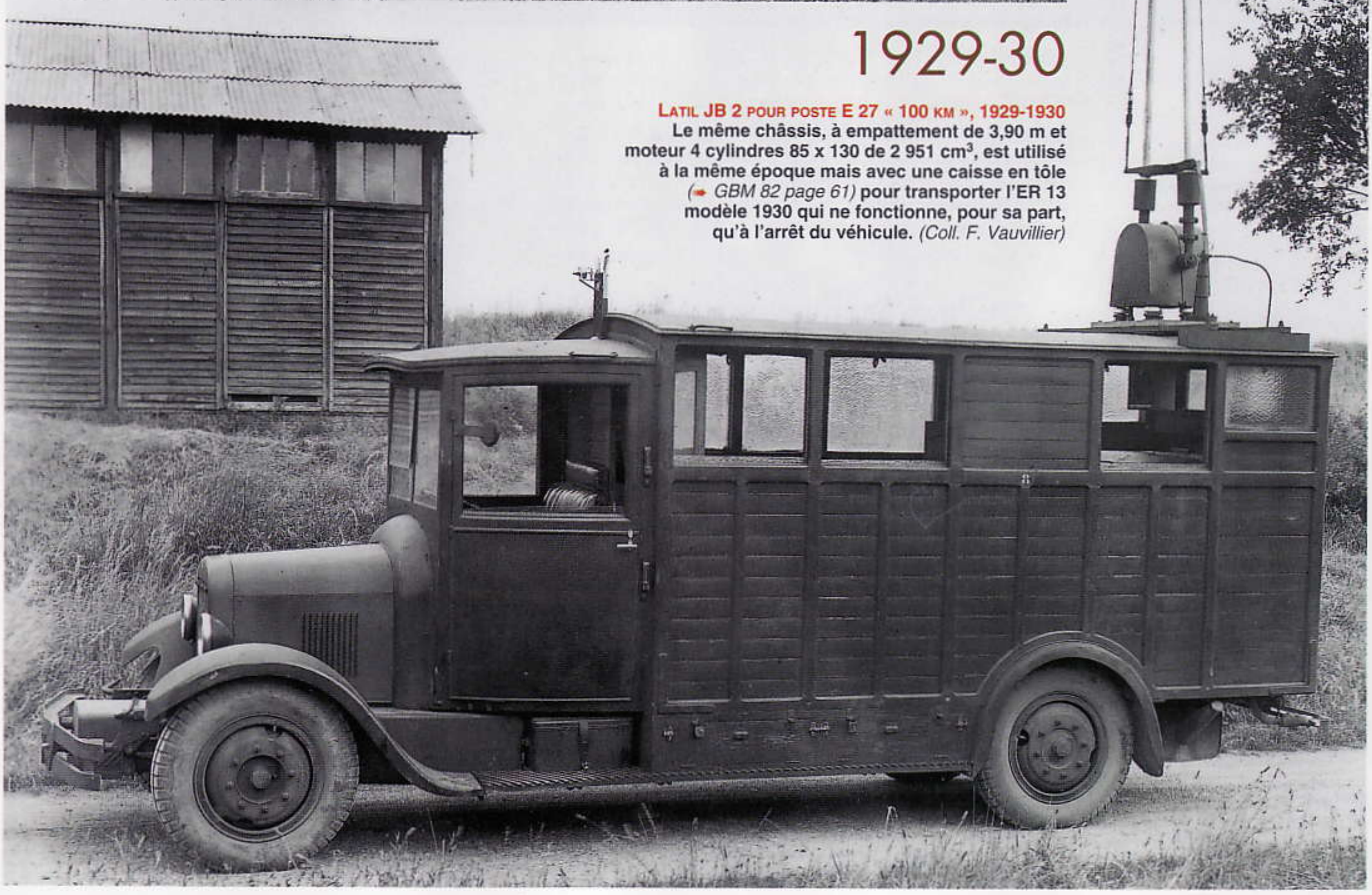
– il puise son alimentation sur une batterie suivie d'un groupe de conversion CC/CA, la batterie étant rechargée par une dynamo couplée au moteur du véhicule ou par un groupe électrogène ;

– l'**antenne** est montée sur le toit du véhicule. En fonctionnement, elle est érigée à la verticale mais, pour le transport, elle est basculée à l'horizontale. L'érection peut se faire depuis l'intérieur du véhicule. Elle comprend deux perches fines métalliques solidaires du mécanisme d'érection/basculement et isolées de ce

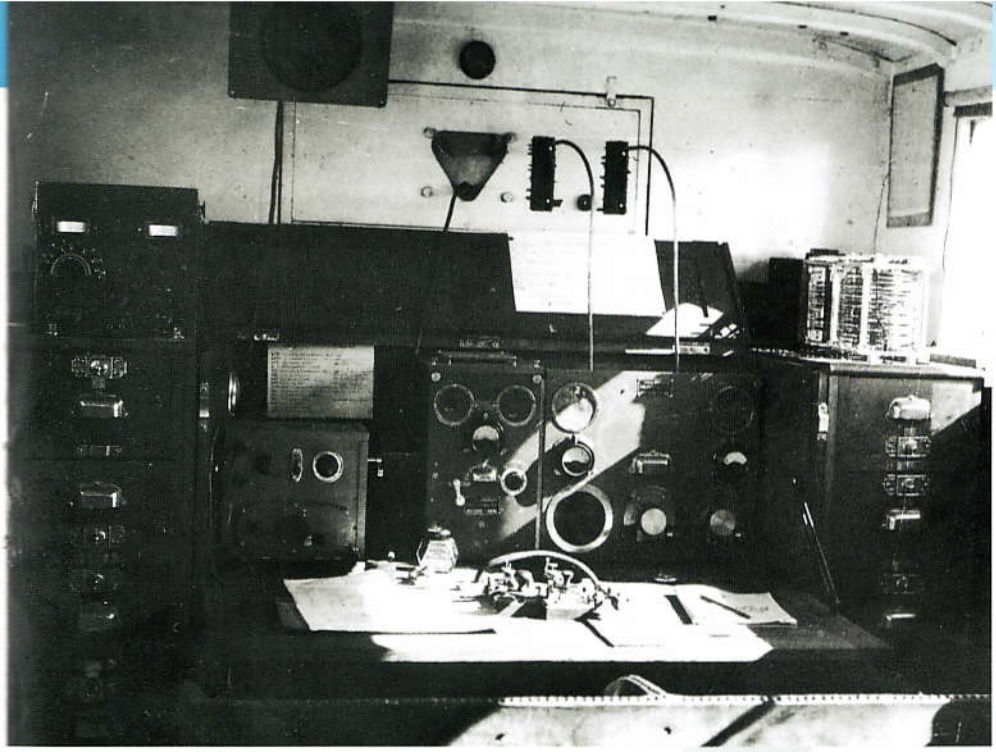


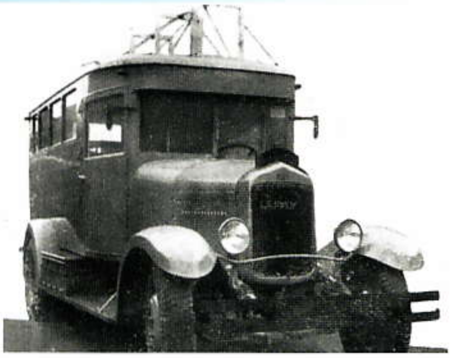
Voiture blindée Kégresse pour postes E 28 et E 27, 1929-1930
Essayée successivement pour les deux postes, cette voiture blindée inédite garde bien des mystères. Son propulseur permet d'établir qu'il s'agit d'un Citroën-Kégresse P 14. De ce fait, son matricule pourrait être 78 033. *(Coll. F. Vauvillier)*

1929-30



Latil JB 2 pour poste E 27 « 100 km », 1929-1930
Le même châssis, à empattement de 3,90 m et moteur 4 cylindres 85 x 130 de 2 951 cm^3, est utilisé à la même époque mais avec une caisse en tôle (➨ *GBM 82 page 61*) pour transporter l'ER 13 modèle 1930 qui ne fonctionne, pour sa part, qu'à l'arrêt du véhicule. *(Coll. F. Vauvillier)*





Laffly LC2N1 pour E 27 aviation modele 1929
Ce premier matériel de série, à empattement de 3,45 m et peint en gris fer brillant (couleur standard des véhicules de transport de matériel de l'armée de l'air) est destiné à l'Afrique du Nord, d'où le condensateur au-dessus du radiateur et le toit plus clair, contre la réverbération. Nous retrouverons ce genre de carrosserie mais à trois vitres pour l'E 13 *(➡ GBM 82 page 63, noté par erreur AP qui est son successeur au catalogue Laffly).* **L'étrange antenne de toit** *(ci-dessus)* **est d'un type restant à préciser. Sur les voitures ER 27 de l'aviation en AFN** *(profil ci-dessous, voiture n° 9* **81 347***)*, **l'antenne est un mat métallique ou une perche en bambou, amovible.**

dernier. Ces perches, jointes à leurs sommets, soutiennent deux fils d'antenne tendus entre des isolateurs.

Curieusement, la station ne déclare pas de **récepteur** particulier. Ce dernier étant probablement laissé à l'appréciation des expérimentateurs parmi les postes à réaction ou superréaction disponibles.

Les études sur ce matériel, qui va donner accessoirement naissance à l'**E 27 aviation** et à l'**E 27 colonial** évoqués ci-après, sont considérées comme terminées en 1931.

E 27 aviation modèle 1929

C'est la première réalisation homologuée. Il s'agit pour l'essentiel de l'émetteur et de son alimentation décrits précédemment, auxquels est adjoint un **récepteur** superhétérodyne spécifique. La station est présentée comme pouvant être utilisée à l'arrêt si elle est montée sur véhicule (des **Laffly LC2N1** à caisse tôlée), ou installée à poste fixe. Cette station est destinée à assurer les liaisons entre terrains d'aviation. Elle équipera la plupart des terrains d'aviation d'Afrique française du Nord, ainsi que quelques camionnettes de la marine.

E 27 colonial modèle 1931

Ce modèle est semblable à l'E 27 aviation, à quelques détails près. Il en diffère essentiellement par le fait que l'émetteur du modèle colonial est monté dans une boîte métallique, contrairement au modèle aviation intégré dans une boîte en bois.

E 27 modèle 1932 dit alternatif (ER 27 ALT)

L'étude de l'E 27 est reprise en 1932, avec un « *nouveau poste comportant l'emploi d'une alimentation à courant alternatif* ».

C'est un modèle dont l'émetteur est de caractéristiques identiques aux modèles précédents. Il accuse en revanche plusieurs différences importantes :

– il est conçu pour être monté essentiellement sur véhicule (même si son installation à poste fixe est réalisable) ;

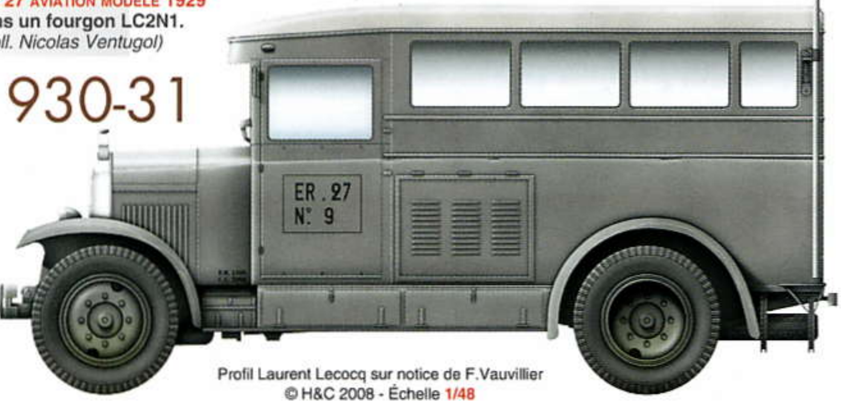
– l'alimentation de l'**émetteur** prend sa source sur une batterie rechargée par une dynamo couplée au moteur du véhicule ou par un groupe électrogène. Elle est suivie d'un groupe de conversion CC/CA 110 V 600 Hz complété par un ensemble transformateurs et redresseurs. Ce dispositif améliore très sensiblement le rendement de l'alimentation, son encombrement et son poids (935 kg y compris la batterie et le groupe électrogène, contre 1 350 kg pour le prototype) ;

– le **récepteur R 15** est d'un type nouveau. C'est un récepteur standard à réaction ou à superréaction, seul moyen connu à l'époque pour la réception en milieu parasité (l'antiparasitage des véhicules n'étant pas alors maîtrisée) ;

– l'**antenne** basculante est d'un type renforcé, le

L'E 27 aviation modele 1929
dans un fourgon LC2N1.
(Coll. Nicolas Ventugol)

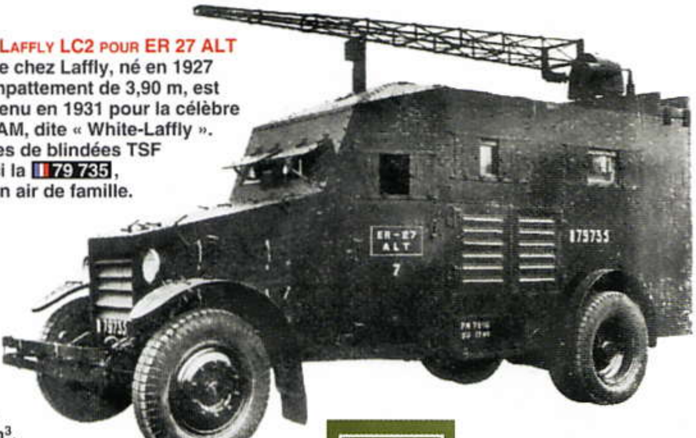
1930-31



Profil Laurent Lecocq sur notice de F.Vauvillier
© H&C 2008 - Échelle 1/48

Voiture blindée TSF Laffly LC2 pour ER 27 ALT
Ce châssis classique chez Laffly, né en 1927 et comportant un empattement de 3,90 m, est notamment celui retenu en 1931 pour la célèbre automitrailleuse 50 AM, dite « White-Laffly ». Les deux exemplaires de blindées TSF réalisées en 1932, ici la 79 735, présentent un certain air de famille.

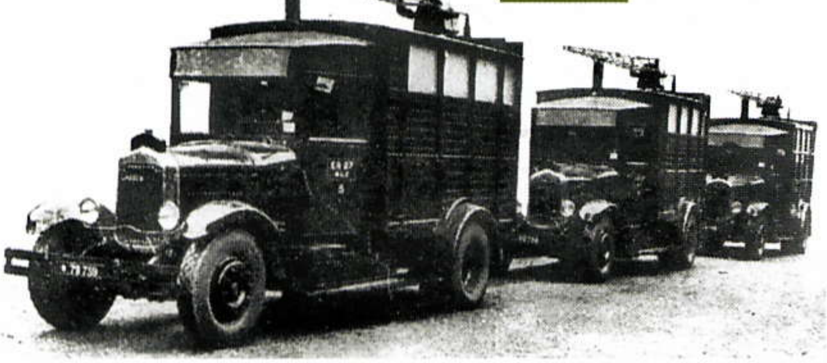
1932

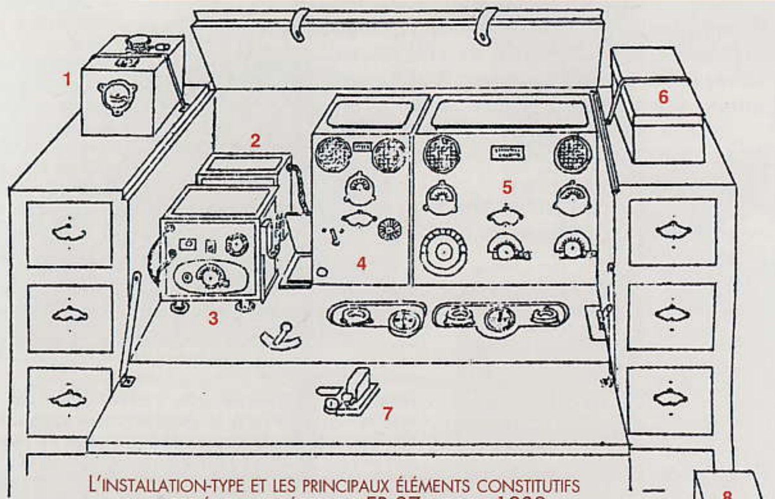


Laffly LC2R pour ER 27 ALT
Comme tous les véhicules de la famille LC2, son moteur est un 4 cyl. 90 x 130 de 3 308 cm³. Immatriculation probable 78 759.

ER-27
ALT
7

L'indication de portière fait référence au mode alternatif de l'ER 27 modèle 1932.





L'INSTALLATION-TYPE ET LES PRINCIPAUX ÉLÉMENTS CONSTITUTIFS DU POSTE ÉMETTEUR-RÉCEPTEUR ER 27 MODÈLE 1932
(installation présumée à bord d'un fourgon Laffly AP)

DR, document aimablement fourni par Stéphane Ferrard

MEUBLE-POSTE ER 27
1. **Contrôleur d'ondes**
2. **Alimentation du récepteur**
3. **Récepteur R 15 *bis***
4. **Modulateur (alimentation émetteur)**
5. **Émetteur E 27 modèle 1932**
6. **Coffret à lampes**
7. **Manipulateur**
8. **Coffret des selfs d'émission.**

ERRATUM Ce croquis a été présenté à tort, dans GBM 75, comme montrant un ER 26 *ter* modèle 1934 (de présentation générale très voisine). Il est aujourd'hui établi qu'il s'agit d'un ER 27 d'un modèle postérieur à 1932 (le modèle 1932 étant équipé du R 15 et non du R 15 *bis* ici représenté).

modèle des prototypes étant à l'évidence trop fragile.

Le poste est initialement conçu pour être monté sur camionnette **Laffly LC2R** à caisse bois. Lors des manœuvres de septembre 1932, quatre camionnettes de ce modèle sont utilisées, ainsi que deux « *camionnettes blindées* », probablement sur châssis Laffly LC 2. L'équipement de ce type de véhicule se poursuivra et, ultérieurement l'ER 27 modèle 1932 sera monté sur d'autres véhicules, en particulier des **Laffly AP**.

Le poste subira quelques évolutions jusqu'à l'adoption du modèle 1935. En particulier son récepteur R 15 sera remplacé par un modèle R 15 *bis*, identique au R 15 mais à lampes à chauffage indirect, bien plus confortable à l'écoute sans effet de cloche.

Description de l'ER 27 modèle 1932

Le poste **ER 27** (ou E 27, la confusion de la dénomination existe encore à cette date) **alternatif** sur voiture est composé de :

– un meuble poste ;

– une batterie d'accumulateurs au plomb 60/70 V 30 éléments 129 Ah ;

– deux dynamos, l'une entraînée par le moteur du véhicule (située sous le siège du conducteur et débrayable par un levier spécial) et l'autre par un moteur thermique quatre temps Gillet. Leur rôle est de recharger la batterie, la première lorsque le véhicule est en marche, la seconde quand il est à l'arrêt ;

– un tableau de distribution et de contrôle ;

– une antenne basculante.

Le meuble poste (➠ *schéma ci-contre)* est divisé en deux parties. Dans la partie supérieure se trouvent l'émetteur et son modulateur, un récepteur R 15 et sa boîte à piles HT, des commutateurs « *ondes entretenues/ondes modulées* » et « *émission/réception* », enfin un manipulateur avec un interrupteur de court-circuit pour la phonie. Dans la partie inférieure se trouve l'ensemble du dispositif d'alimentation apte à fournir à partir de la batterie les tensions HT et BT nécessaires à l'émetteur et la tension BT pour le récepteur.

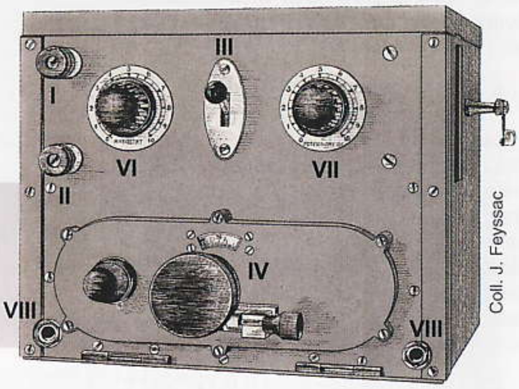
Le **dispositif d'alimentation**, novateur pour les appareils de cette époque, se retrouvera sur la plupart des appareils montés sur véhicule qui suivront. Il est constitué de deux alternateurs 110 V 600 Hz entraînés par un moteur à courant continu branché sur la batterie.

L'un des alternateurs charge un transformateur élévateur suivi d'un redresseur à lampes (phanatrons). La tension fournie est destinée après filtrage à la HT de l'émetteur.

Le second charge un transformateur abaisseur qui fournit la BT nécessaire au redresseur et à l'émetteur.

L'**émetteur** est constitué par une caisse en duralumin dont le panneau avant, qui coulisse, supporte l'ensemble du châssis. On distingue de haut en bas et de la gauche vers la droite :

– le milliampèremètre de plaque et l'ampèremètre d'antenne,



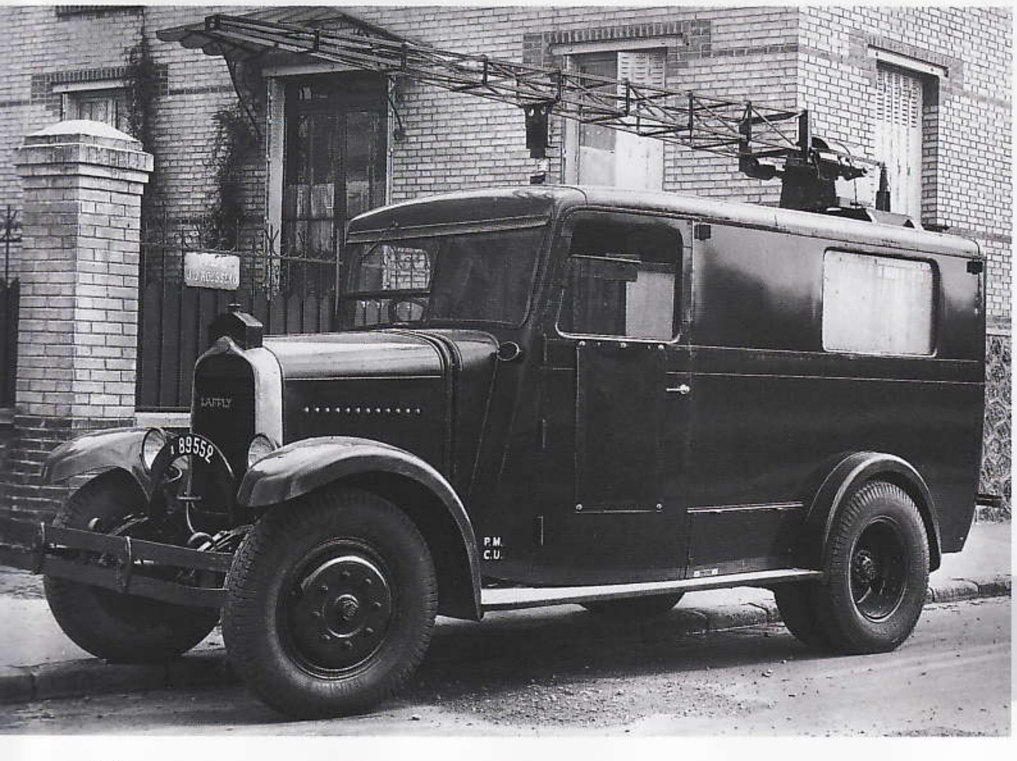
Coll. J. Feyssac

RÉCEPTEUR R 15 MODÈLE 1933
I. **Borne d'antenne**
II. **Borne de terre**
III. **Inverseur « *réaction / superréaction* »**
IV. **Accord de fréquence**
V. **Condensateur d'appoint**
VI. **Rhéostat de chauffage**
VII. **Résistance variable de réaction**
VIII. **Jack de casque**

– en dessous, un commutateur à plots d'accord d'antenne, le condensateur variable du circuit oscillant et celui d'accord du contrepoids.

Quant au **bloc modulateur** situé à gauche de l'émetteur, on distingue un voltmètre indiquant la tension de polarisation des lampes modulatrices, un potentiomètre de réglage de cette même tension, un commutateur « *télégraphie/téléphonie* » et un jack pour le microphone.

Le **dispositif de rayonnement** est constitué par un contrepoids de six câbles isolés (placés sous le plancher du véhicule) et par un mât installé sur le toit. Il s'agit d'un mât genre pylône en fers montés en croisillons. À l'arrêt, ce mât peut être dressé à l'aide d'une manivelle placée à l'intérieur du véhicule. En position rabattue (position de route), l'antenne continue d'être utilisable mais son rayonnement est moindre.



LAFFLY AP POUR ER 27 MODÈLE 1932
Avec son moteur 4 cyl. 90 x 115 de 2 926 cm³, ce modèle apparu en 1933 (ici le fourgon 89 552 photographié à sa livraison en automne 1934) est le successeur du châssis LC2N1 dans la gamme du constructeur. Ces désignations (LC2, LC2R, LC2N1, AP, AP2) n'ont rien de spécifique : il s'agit de châssis de la gamme commerciale proposés par Laffly à l'armée.
(Coll. F. Vauvillier)

Principales caractéristiques de l'ÉMETTEUR RÉCEPTEUR ER 27

	E 27 modèle 1932	ER 27 modèle 1935
Émetteur		
Principe	auto-oscillateur	maître-oscillateur, pilotage quartz amplificateur HF
Gamme	35 à 110 m 3 selfs interchangeables (2 positions par self)	40 à 120 m en 3 sous gammes 40-56, 54-82, 80-120 m
Mode	A1, A2, A3	A1, A2, A3
Tubes		
HF	4xE 4 en // en A1 ou 2xE 4 en // en A 3	1xTM 3 G 25, 1xTM 3 G 150
modulateur	2xE 4, 1x TA 15	1xTM BF 25, 1x TM BF 1
autres	2xPH 100	2x TM 100, 2xPH 400, 1x PH BP 100
Puissance consommée	300 W *(étage final en A1)*	150 W *(étage final en A1)*
Récepteur	**R 15** puis **R 15 *bis*** *(→ GBM 75)* réaction et superréaction	**R 61** *(→ GBM 75)* superhétérodyne
Ensemble de la station		
Source alimentation	une batterie Pb 60 à 70 V 129 Ah	deux batteries 24 V 125 Ah (ADH)
Recharge batterie	par dynamo couplée au moteur du véhicule par groupe électrogène	par dynamo couplée au moteur du véhicule
Antenne	mât basculable sur toit du véhicule	type en nappe sur véhicule non blindé type en L sur véhicule blindé
Portée « commerciale » *A l'arrêt en A1*	150 km	120 km

L'ER 27 MODELE 1935

L'ER 27 modèle 1935 constitue l'aboutissement final de cette étude. Il est le premier, avec l'ER 26 *ter* modèle 1935, issu du programme de la deuxième génération [2]. La première mise en service opérationnelle est faite aux manœuvres de la DLM en septembre 1935 et se voit prolongée lors des manœuvres de la Courtine en été 1936.

Avec son jumeau l'ER 26 *ter* modèle 1935, l'ER 27 modèle 1935 ouvre une génération vraiment nouvelle. L'innovation porte essentiellement sur trois points :

– un **émetteur** stable basé sur un maître oscillateur qui peut être piloté par quartz, mais aussi puissant grâce à l'emploi d'une lampe penthode de 150 W ;

– un **récepteur** superhétérodyne sensible et sélectif, qui abandonne les classiques triodes pour des lampes modernes du type multigrilles à chauffage indirect ;

– un dispositif d'**antenne** du type nappe (« ski ») ou fouet de bonnes performances radioélectriques mais surtout plus discret et vraiment apte à un service en marche.

La diffusion sur le terrain de ce modèle coïncide avec la mise en application de conditions beaucoup plus strictes et de solutions maîtrisées pour l'installation électrique et son antiparasitage des véhicules susceptibles de recevoir un poste de TSF [3]. Performances du nouveau matériel et maîtrise de son environnement électrique marquent une amélioration très sensible de la qualité des liaisons radio.

Ce modèle est décliné sur camionnettes **Laffly AP 2** puis **Renault ADH** et équipe aussi les voitures blindées du type **Panhard 178** (voiture spéciale type 178, c'est-à-dire l'AMD mais sans tourelle et avec une casemate fixe de transmissions [4]).

L'étude de l'ER 27 qui a reçu beaucoup de soins et de crédits — rappelons qu'il s'agit avec l'ER 26 *ter* d'un matériel prioritaire —, ne nécessitera aucune reprise majeure jusqu'à l'armistice.

Description de l'ER 27 modèle 1935

Le poste ER 27 modèle 1935 est composé principalement des éléments suivants :

– un châssis poste ;

– deux batteries 24 V (105 Ah sur Laffly AP 2 ou 125 Ah sur Renault ADH) au CdNi ;

– une dynamo entraînée par le moteur du véhicule pour la recharge d'une batterie à la fois ;

– un tableau de distribution et de contrôle ;

– enfin une antenne « râteau » ou fouet.

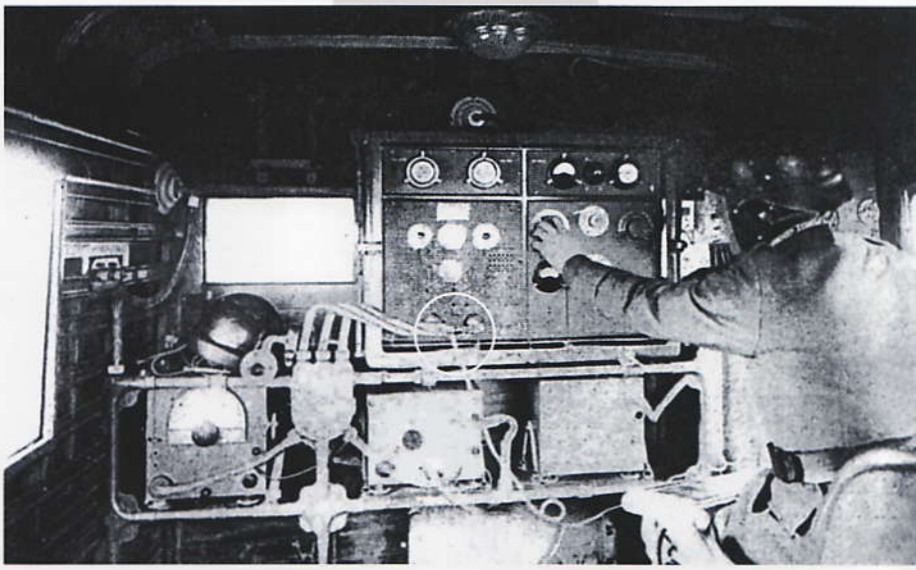
Fixé à la structure du véhicule, le châssis poste comprend un boîtier émetteur E 27, un convertisseur rotatif 24 Vcc/110 Vca 600 Hz pour son alimentation, un récepteur **R 61**, éventuellement un récepteur complémentaire du type **R 14** ou **R 30** *(→ GBM 74)*, enfin une boîte d'alimentation du ou des récepteurs.

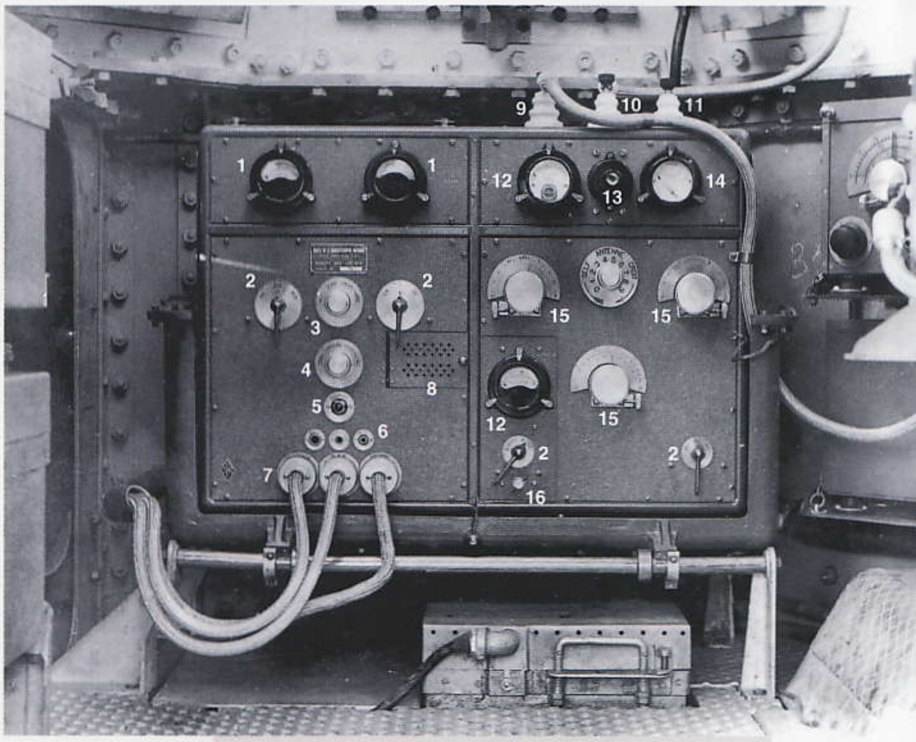
L'émetteur est contenu dans un boîtier en alliage léger. Ce boîtier s'insère dans un châssis de suspen-

(suite page 44)

Un ensemble ER 27 modèle 1935 installé à bord d'un fourgon, qui pourrait être, soit un Laffly AP 2, soit un Renault ADH. L'opérateur porte le casque spécial antiparasite en aluminium. *(DR)*

ERRATUM Cette photographie a été présentée à tort, dans GBM 75, comme montrant un ER 26 *ter*. La position des connecteurs de raccordement sur le bloc alimentation *(cercle blanc)* permet de lever le doute, parmi de nombreux autres éléments soumis à un examen attentif.





Gros-plan sur l'E 27 modèle 1935 n° 92 (marché n° 264, lot n° 2) installé à bord d'une voiture blindée Panhard, janvier 1940. 1. Volmètre – 2. Commutateurs – 3. Rhéostat de compensation 4. Rhéostat de compoundage – 5. Bouton de coupure HT – 6. Jacks – 7. Prises de courant 8. Fenêtre donnant accès aux tubes régulateurs – 9. Antenne réception – 10. Antenne 11. Contrepoids – 12. Milliampèremètre – 13. Relais de coupure HT et de commutation d'antenne 14. Ampèremètre thermique – 15. Condensateurs – 16. Verrou de tiroir. *(SEFT via F. Vauvillier)*

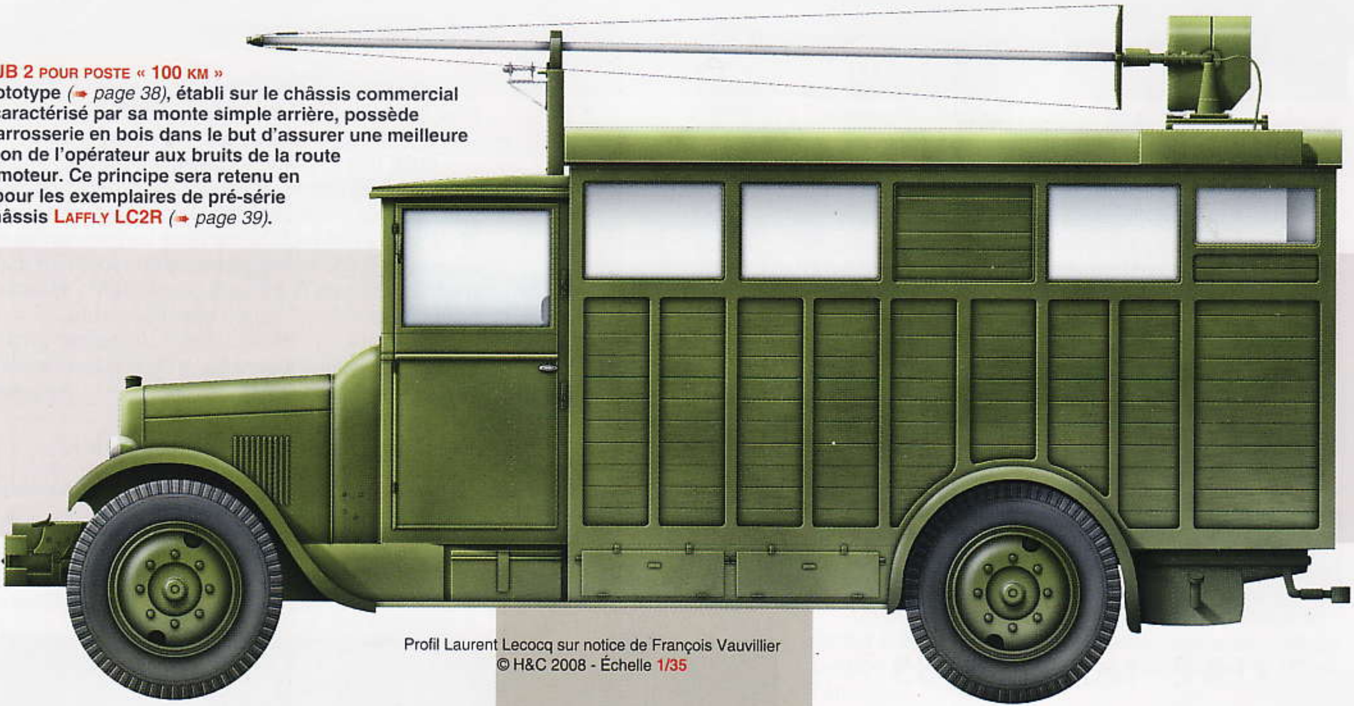
---

[2] La première génération étant celle des appareils ER 12, ER 17, ER 26 *ter* modèles 1933 ou 1934, ER 17 modèle 1932, ER 40, etc., imputables au programme dit de 1925 et ses dérivés, tous s'appuyant sur une technologie de la fin des années vingt.

[3] Solutions résumées dans la *Notice technique sur les conditions auxquelles doivent satisfaire les véhicules automobiles destinés à recevoir des postes de TSF*, de 1937.

[4] Pour l'étude générale sur la voiture spéciale 178, → *GBM 82*.

Latil JB 2 pour poste « 100 km »
Ce prototype (➠ *page 38*), établi sur le châssis commercial JB 2 caractérisé par sa monte simple arrière, possède une carrosserie en bois dans le but d'assurer une meilleure isolation de l'opérateur aux bruits de la route et du moteur. Ce principe sera retenu en 1932 pour les exemplaires de pré-série sur châssis **Laffly LC2R** (➠ *page 39*).



Profil Laurent Lecocq sur notice de François Vauvillier
© H&C 2008 - Échelle 1/35

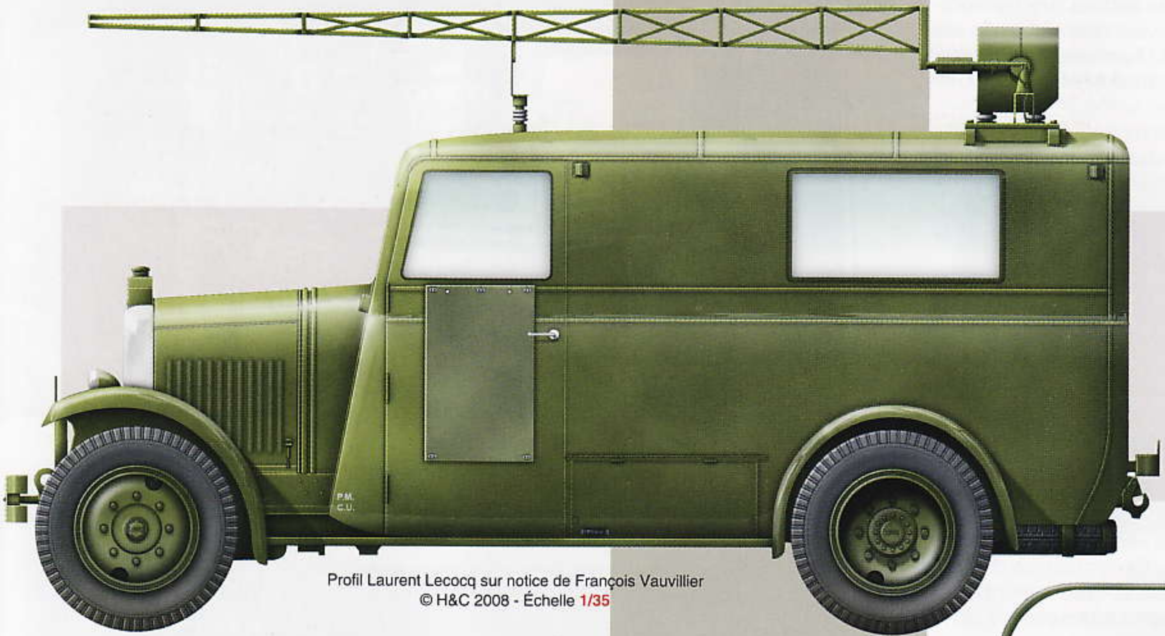
19

DU

PROGRAMMES
DOTÉS DE PO

1932-1

PROTOTYPES
VÉHICULES DE PE
À ANTENNE BAS



Profil Laurent Lecocq sur notice de François Vauvillier
© H&C 2008 - Échelle 1/35

Laffly AP pour ER 27 modèle 1932
Ce modèle à caisse tôlée (➠ *page 40*) construit en un nombre inconnu d'exemplaires, probablement en toute petite série, possède un empattement de 3,50 m. La présence du condensateur au-dessus du radiateur dénote une fabrication à destination des troupes d'outremer, comme c'est souvent le cas pour les véhicules Laffly. Chez ce constructeur lui succèdera le type **AP 2** (➠ *page 36*) qui appartient à la génération suivante.

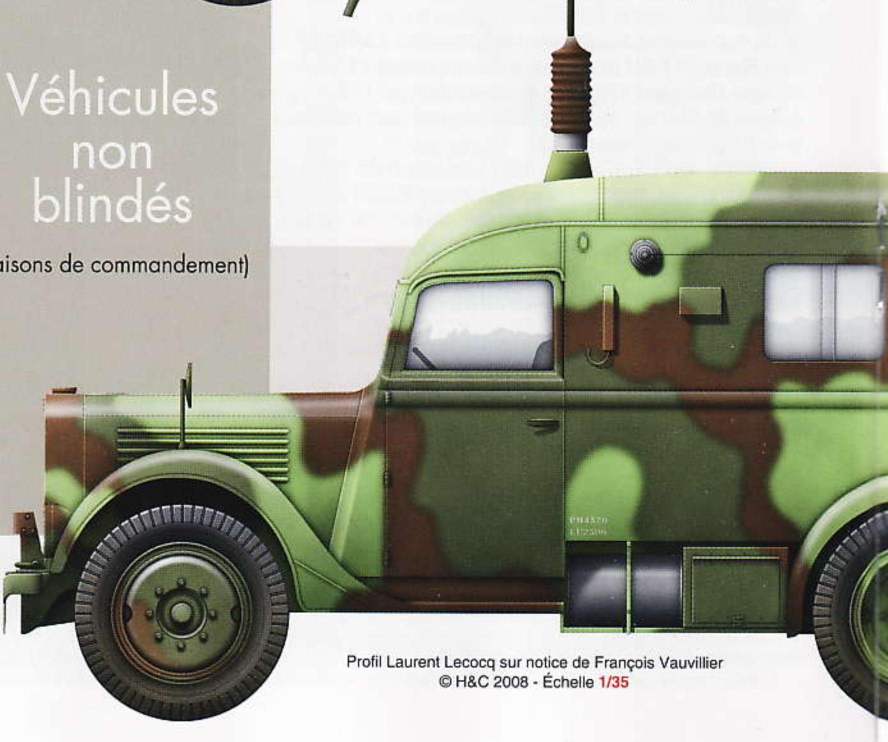
Véhicules non blindés

(liaisons de commandement)

1937-1940

VÉHICULES DE SÉRIE
À ANTENNES FIXES
RETENUS DANS
LE PROGRAMME DE GUERRE

Renault ADH pour ER 27 modèle 1935
Le grand classique de la campagne de 1939-1940, produit à 532 exemplaires (➠ *page 46*, type commun à l'ER 26 *ter* et l'ER 27), possède un moteur 4 cylindres 100 x 129 mm de 4 053 cm^3 et un empattement de 3,435 m. La version représentée ici est celle, définitive, du programme de guerre avec radiateur droit à éléments amovibles et finition camouflée usine.

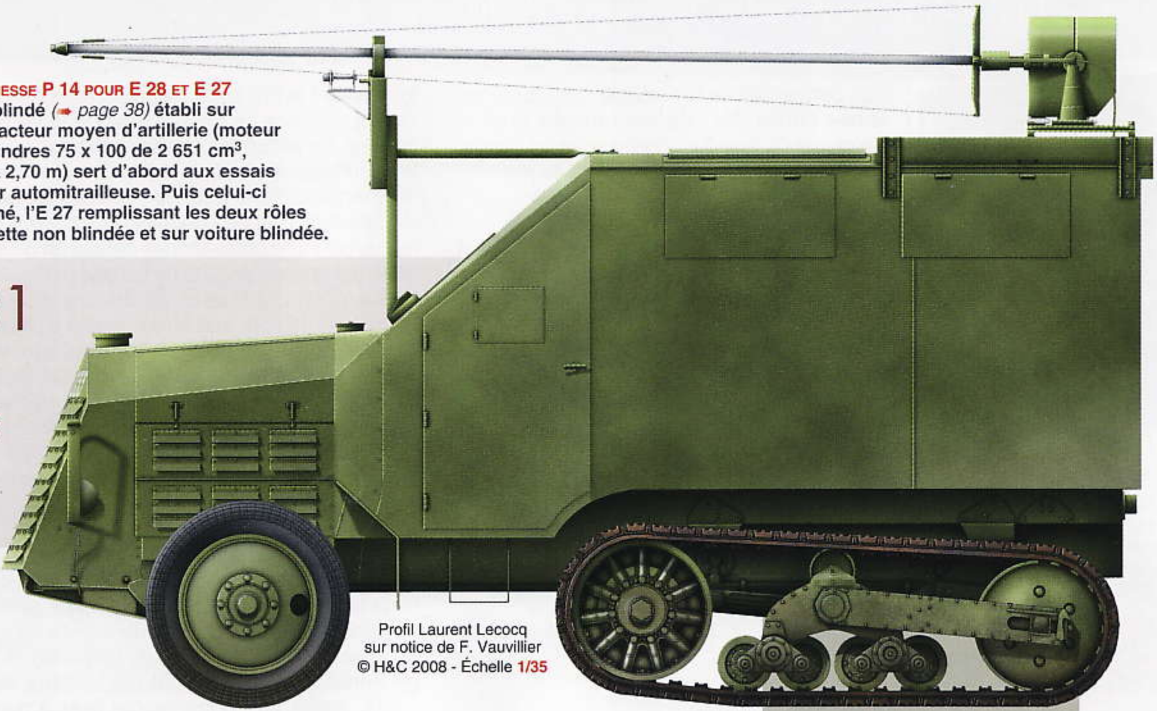

Antenne type C (trois tubes)

Profil Laurent Lecocq sur notice de François Vauvillier
© H&C 2008 - Échelle 1/35

CITROEN-KÉGRESSE P 14 POUR E 28 ET E 27
Cet étrange blindé (➡ *page 38)* établi sur châssis de tracteur moyen d'artillerie (moteur Citroën 6 cylindres 75 x 100 de 2 651 cm³, empattement 2,70 m) sert d'abord aux essais de l'E 28 pour automitrailleuse. Puis celui-ci est abandonné, l'E 27 remplissant les deux rôles sur camionnette non blindée et sur voiture blindée.

29-1931

PROTOTYPES
PROGRAMME
U POSTE DIT
100 KM »



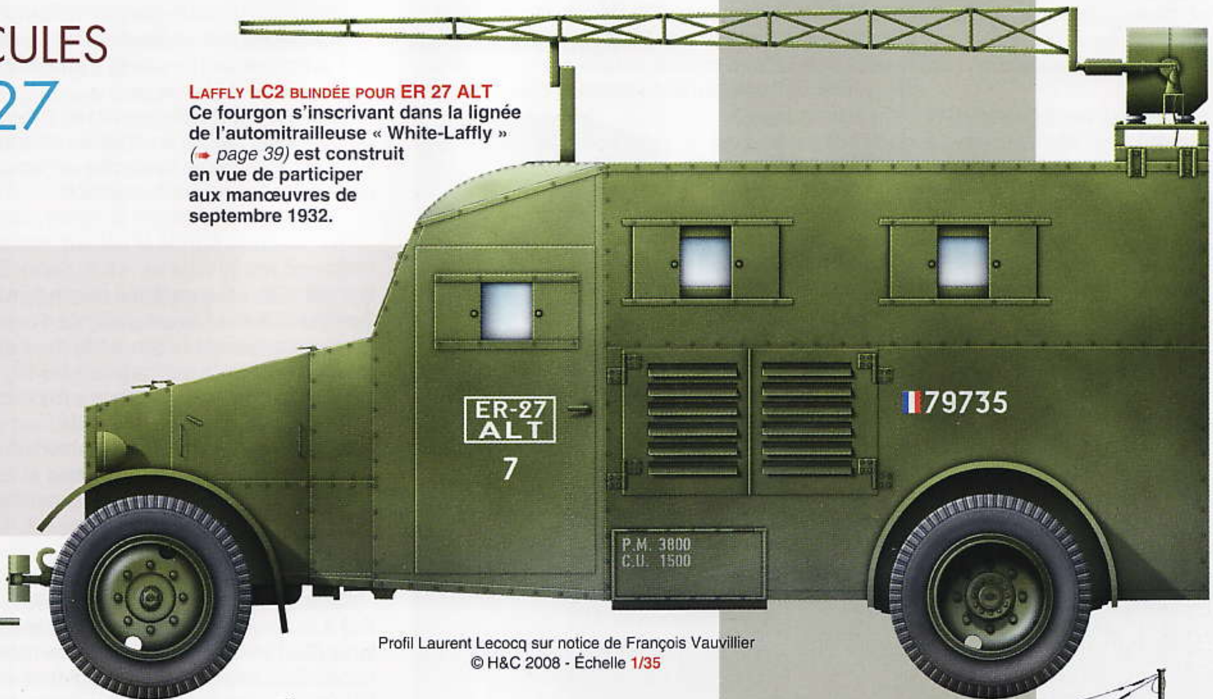
Profil Laurent Lecocq
sur notice de F. Vauvillier
© H&C 2008 - Échelle 1/35

DES VÉHICULES
STES ER 27

LAFFLY LC2 BLINDÉE POUR ER 27 ALT
Ce fourgon s'inscrivant dans la lignée de l'automitrailleuse « White-Laffly » (➡ *page 39)* est construit en vue de participer aux manœuvres de septembre 1932.

934

S OU
ETITE SÉRIE
SCULANTE

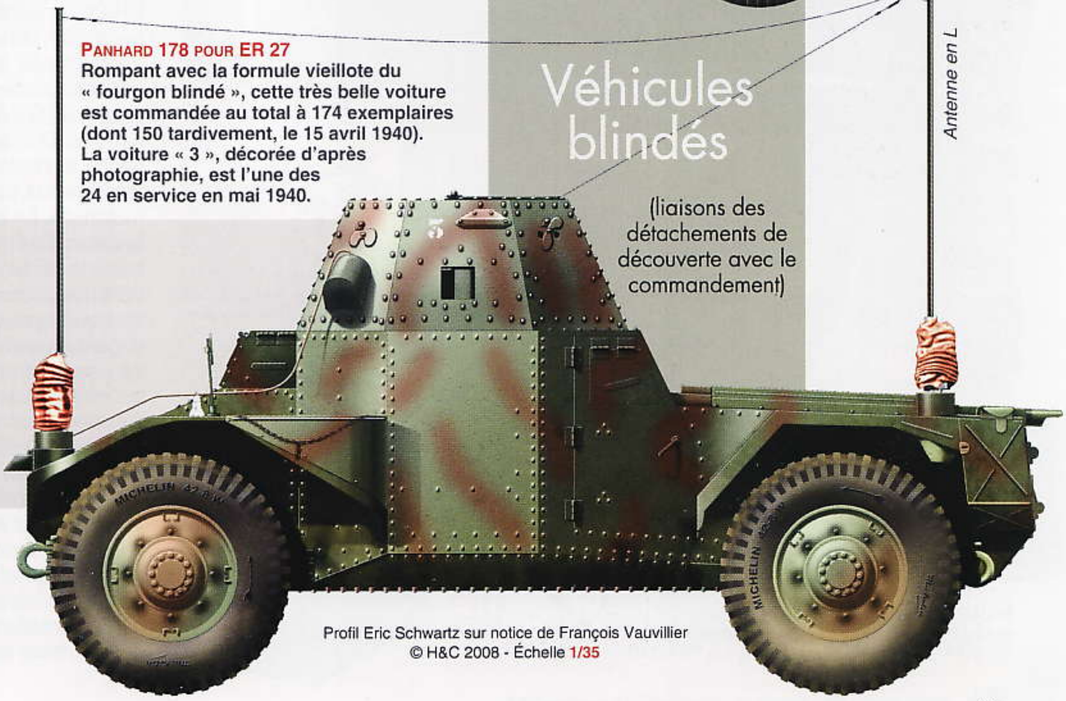


Profil Laurent Lecocq sur notice de François Vauvillier
© H&C 2008 - Échelle 1/35

PANHARD 178 POUR ER 27
Rompant avec la formule vieillote du « fourgon blindé », cette très belle voiture est commandée au total à 174 exemplaires (dont 150 tardivement, le 15 avril 1940). La voiture « 3 », décorée d'après photographie, est l'une des 24 en service en mai 1940.

Véhicules blindés

(liaisons des détachements de découverte avec le commandement)



Profil Eric Schwartz sur notice de François Vauvillier
© H&C 2008 - Échelle 1/35

Récepteur R 61
La description détaillée de ce récepteur superhétérodyne a été largement développée dans GBM 75 page 53, et nous n'y reviendrons donc pas ici.
(Photo A. Salles)

sion permettant de le protéger des vibrations et des chocs. Ce châssis bascule pour la maintenance après manœuvre sur un verrou. Le boîtier émetteur est partagé verticalement en deux compartiments :

– à droite, l'émetteur proprement dit,

– à gauche, l'alimentation de l'émetteur et le modulateur.

La description de la face avant de l'émetteur, détaillée sur la photographie page 41, est assez semblable à celle de l'ER 26 *ter* modèle 1935 (➠ *GBM 75)*. Les deux appareils ne diffèrent que par des détails, essentiellement de position de certains organes :

Partie alimentation (à gauche)

– position centrée du rhéostat de compensation,

– position décentrée de l'interrupteur HT,

– alignement des prises de raccordement,

– ajout d'une fenêtre donnant accès aux tubes régulateurs.

Partie émetteur (à droite)

– position à mi-hauteur du panneau du réglage de fréquence de l'étage pilote.

L'alimentation

L'alimentation du boîtier émetteur se fait directement en 110 V 600 Hz depuis le groupe convertisseur raccordé en amont sur une des batteries Il est constitué d'un moteur à courant continu couplé à un alternateur. Cette même batterie alimente aussi le convertisseur fournissant la HT au(x) récepteur(s). C'est cette batterie qui est mise en charge lorsque le véhicule est en marche. La seconde batterie ne produit que la BT pour le chauffage des lampes du ou des récepteurs. Le rôle de chaque batterie peut être inversé depuis le tableau de distribution et de contrôle. S'il est prévu de pouvoir recharger l'une des batteries depuis un groupe électrogène externe, ce groupe ne fait pas partie de l'unité collective. C'est ici que se situe l'une des faiblesses de l'ER 27 modèle 1935 quand on a cherché à utiliser la station dans des situations, hors de son contexte normal, à fort trafic et véhicule à l'arrêt. En effet, la faible capacité des batteries ne permet pas d'envisager, véhicule à l'arrêt, une autonomie supérieure à une heure et demi.

Le réglage de la fréquence de l'émetteur se fait avec le même ondemètre que celui de l'ER 26 *ter* modèle 1935.

L'antenne

Sur **véhicule non blindé**, elle est du type en nappe, théoriquement des modèles « B » (deux tubes) ou « C », (trois tubes), en pratique de ce dernier, ainsi composé :

– une nappe horizontale de 4 m de long (les tubes sont recoupés en fonction du véhicule) et 1 m de large, constituée de trois tubes horizontaux, en fer cuivré, 21/25, réunis électriquement et fixés à deux supports en bois bakélisé par des manchons articulés de façon à former un parallélogramme déformable ;

– deux supports verticaux d'1 m en fer cuivré, le support avant formant descente d'antenne, le support arrière étant isolé de la nappe.

Ces deux supports sont fixés à leur base à un cardan, protégé par un soufflet qui permet à l'antenne de s'effacer lorsqu'elle rencontre un obstacle et de revenir automatiquement à sa place.

Sur **véhicule blindé** (Panhard, voiture spéciale 178), l'antenne est du type en « L », genre ER 26 *ter* modèle 1934. Elle est constituée de deux mâts basculant de 2 m (l'un situé à l'avant, l'autre à l'arrière du véhicule) entre lesquels est tendu un fil de 4 m environ. Cette solution permet, en allongeant la longueur de l'antenne, d'améliorer son rayonnement perturbé par la masse métallique du véhicule blindé.

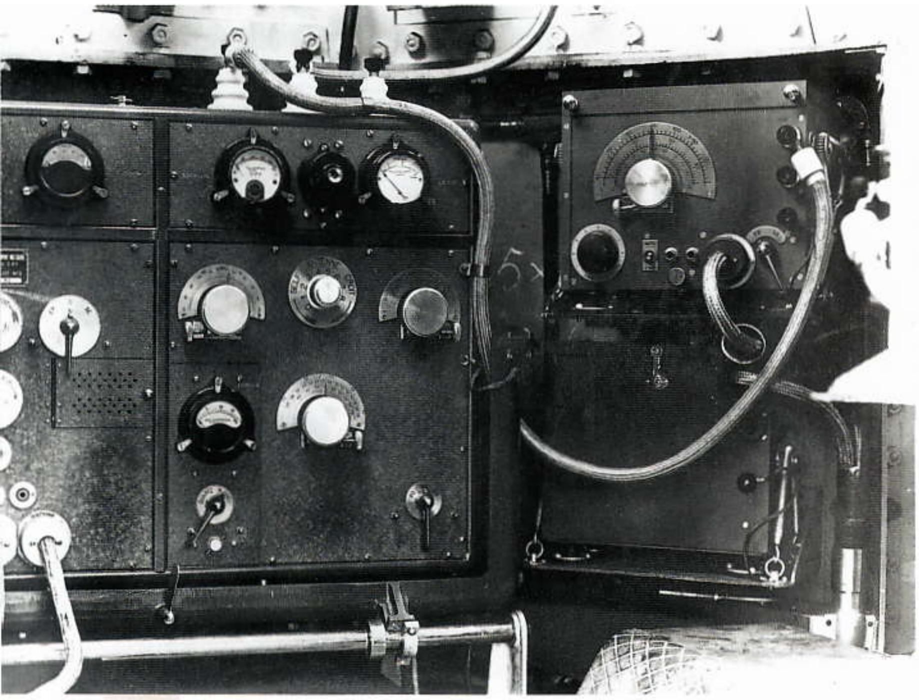
Il n'y a pas, contrairement au modèle 1932, de contrepoids particulier. C'est le châssis et la carrosserie du véhicule qui font office de contrepoids.

Utilisation et dotations

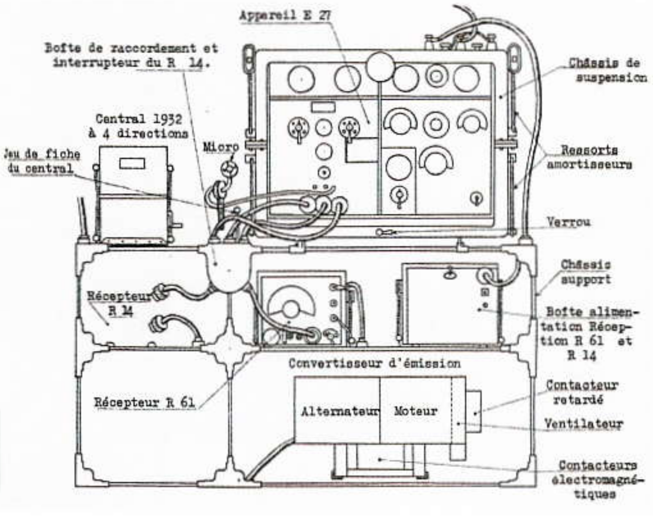
Dans sa version finale (modèle 1935), l'ER 27 est destiné à la constitution des réseaux de divisions de cavalerie (DC) et de divisions légères mécaniques (DLM) nécessitant des portées supérieures à celles du poste ER 26 *ter* (réseaux de découverte, réseau de forces aériennes, réseau de rattachement à une grande unité).

Le succès que rencontre, dès son apparition, cet appareil moderne et efficace conduira d'abord à supprimer l'ER 13 modèles 1926 ou 1930 (➠ *GBM 82)* dans les DC, mais aussi à étendre son champ d'application à d'autres grandes unités. Ce sera le cas pour les réseaux de commandement de GRDI ou GRCA motorisés. Le poste initialement conçu pour écouler un faible trafic et dont l'autonomie était assurée par une batterie rechargée par le véhicule se déplaçant souvent, sera ainsi confronté à des situations parfois plus statiques pour lesquelles l'absence ou le mauvais dimensionnement d'un groupe électrogène « improvisé » le rendront moins efficace. Son intégration dans les réseaux de commandement d'armée ou de corps d'armée, en complément ou même en substitution de certains ER 13 (car plus efficace et fonctionnant en marche) ne se fera pas sans problèmes.

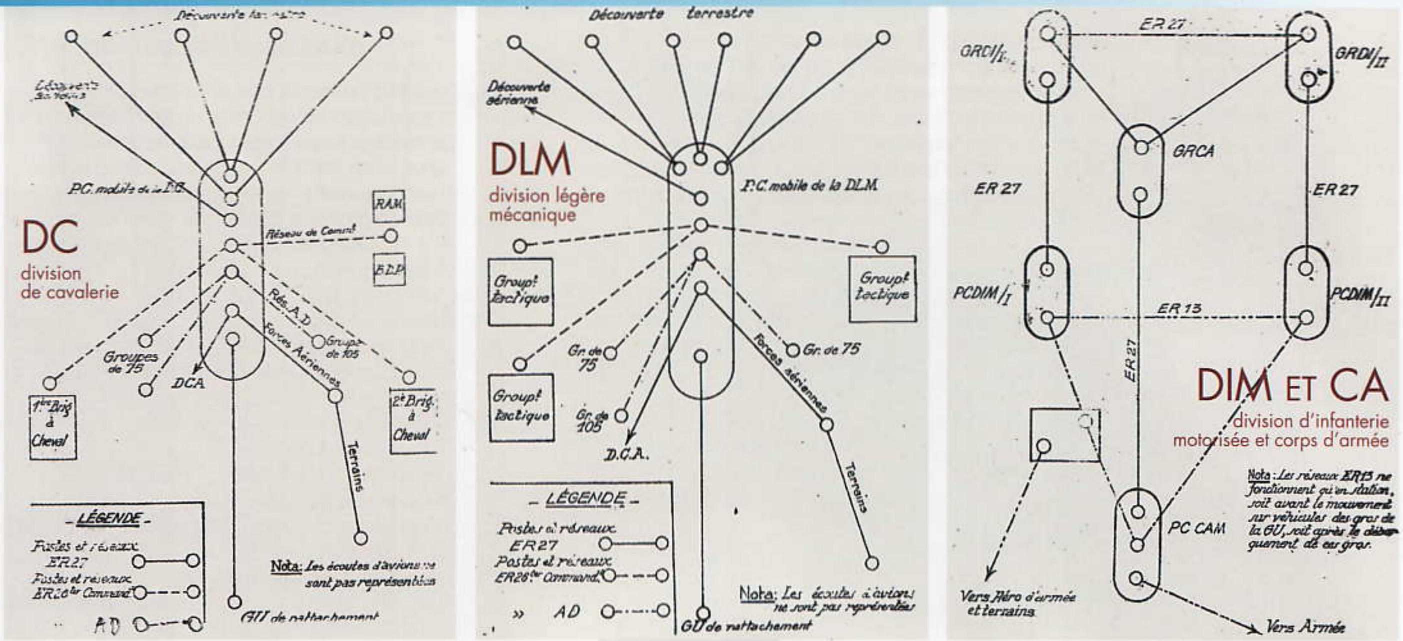
Contrairement aux postes ER 13 qui fonctionnent en PO/GO et qui nécessitent donc le déploiement à l'arrêt d'encombrantes antennes pour fonctionner, l'ER 27 peut écouler le trafic, le véhicule étant en marche. Rappelons qu'il fonctionne en ondes courtes, celles-ci se contentant d'une antenne courte qui peut être fixée en permanence sur le toit du véhicule.



Emetteur E 27 modèle 1935, récepteur R 61 et boite d'alimentation
Installation à bord d'une voiture blindée Panhard, type 178, janvier 1940. *(SEFT via F. Vauvillier)*



Implantation d'ensemble de la station ER 27 sur fourgon Renault ADH
(Coll. A. Salles)


DC
division de cavalerie
Découverte terrestre
Découverte aérienne
P.C. mobile de la D.C.
RAM
Réseau de Comm^t
BDP
Rés. A.D
Groupe de 105
Groupes de 75
DCA
Forces Aériennes
1^re Brig. à Cheval
2^e Brig. à Cheval
Terrains
– LÉGENDE –
Postes et réseaux ER27
Postes et réseaux ER26^ter Command^t
AD
Nota: Les écoutes d'avions ne sont pas représentées
GU de rattachement
DLM
division légère mécanique
Découverte terrestre
Découverte aérienne
P.C. mobile de la DLM
Group^t tactique
Group^t tactique
Group^t tactique
Gr. de 75
Gr. de 75
Gr. de 105
D.C.A.
Forces aériennes
Terrains
– LÉGENDE –
Postes et réseaux ER27
Postes et réseaux ER26^ter Command^t
» AD
Nota: Les écoutes d'avions ne sont pas représentées
GU de rattachement
DIM ET CA
division d'infanterie motorisée et corps d'armée
ER 27
GRDI/I
GRDI/II
GRCA
ER 27
ER 27
PCDIM/I
PCDIM/II
ER 13
ER 27
PC CAM
Nota : Les réseaux ER13 ne fonctionnent qu'en station, soit avant le mouvement sur véhicules des gros de la GU, soit après le débarquement de ces gros.
Vers Aéro d'armée et terrains
Vers Armée

Les schémas d'organisation du réseau de commandement des grandes unités, croquis d'origine, datant de 1938. *(DR)*

DOTATIONS DES COMPAGNIES RADIO EN ER 27

(un officier et trois radiotélégraphistes par poste)

- 16 appareils pour une DC
- 17 appareils pour une DLM
- 5 appareils pour un CA motorisé (remplacés par des ER 26 *ter* si le CA n'est pas motorisé)
- 6 appareils pour un corps de cavalerie
- 2 appareils (ou ER 26 *ter*) pour un GRDI
- 2 appareils aux parcs de transmissions.

Variantes de stations et d'emploi de l'ER 27

L'ER 27 est conçu pour constituer essentiellement des stations sur véhicules, mais il existe cependant une unité collective d'ER 27 pour station fixe. Cette dernière se distingue de l'unité collective mobile par le remplacement du manipulateur par un modèle protégé type avion et l'adjonction d'une batterie d'accumulateurs CdNi, charge étant visiblement laissée à l'exploitant de prévoir le système de recharge de la batterie et l'antenne adaptés.

L'ER 27 était aussi prévu pour équiper des stations de contrôle radioélectrique mobiles (une par armée, corps d'armée, DLC, DLM et DCr) : 40 véhicules Renault ADH seront à cet effet commandés en décembre 1939, mais aucun véhicule ne verra le jour.

À l'arrêt du véhicule, l'ER 27 peut être raccordé à un réseau téléphonique de campagne (➡ *photographie ci-contre)* par l'intermédiaire d'un central téléphonique à quatre directions du type TM 32. La liaison fil-radio peut être simplex ou duplex. Dans ce dernier cas, l'ER 61 doit utiliser une fréquence différente de celle de l'émetteur et utiliser une antenne indépendante (celle du récepteur supplémentaire prévu, par exemple).

Production et mise en place

La fabrication de l'ER 27 modèle 1935 est confiée à l'industrie privée. Le plan de fabrication établi par l'établissement central des transmissions, daté de mars 1938, fait apparaître qu'aucun appareil de série n'est encore en stock et exprime un besoin de 160 appareils qui devront être complétés mensuellement de 16 appareils (fondé sur un taux mensuel d'entretien de 10 %).

Il semblerait qu'à la veille de la guerre, l'on soit encore loin des chiffres prévus puisque seuls 50 ER 27 (et 400 ER 26 *ter*) seraient disponibles. La production va cependant s'accélérer pour atteindre environ 200 appareils mis en service jusqu'à l'armistice. La situation établie au 10 avril 1940 sur les besoins aux armées à couvrir en mai 1940 montre que le déficit en ER 27 est alors de 40 postes, voire de 60 si l'on anticipe la reconstitution de stock pour deux mois d'opérations actives (l'on a pas encore idée à quel point elles vont l'être !).

CONTROLEUR D'ONDES permettant le réglage et le contrôle de fréquence de l'émetteur. Détail notable, le numéro de l'appareil correspond à l'immatriculation du fourgon radio, ici M 573 pour un Renault ADH (il s'agit d'un ER 26 *ter*, mais l'ER 27 utilise le même appareil). *(Photo A. Salles)*

PETIT CENTRAL TÉLÉPHONIQUE TM 32 pour ER 27 modèle 1935. Le modèle présenté n'est équipé que de deux directions au lieu de quatre. *(Photo A. Salles)*

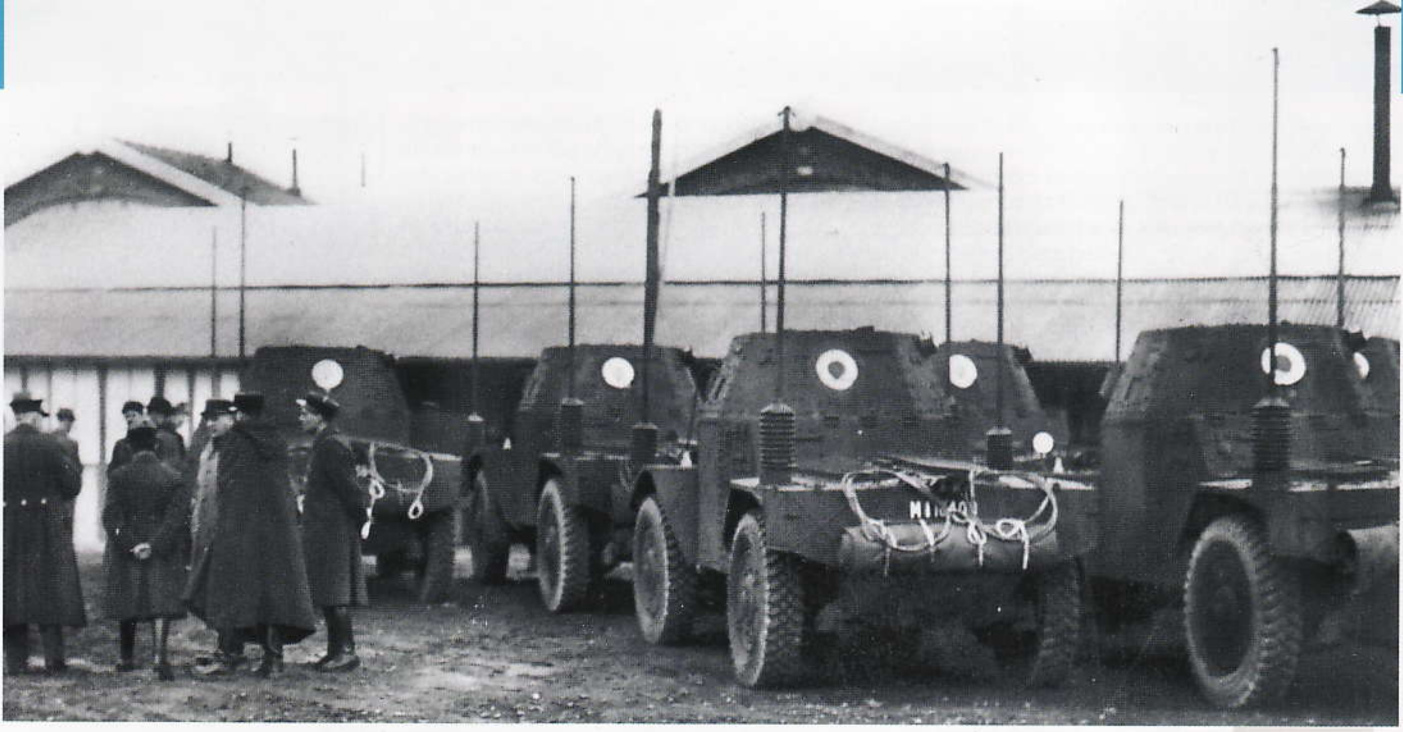
Elle montre aussi que ce déficit devrait être largement comblé par une production usine prévisionnelle de 65 postes en avril et 75 postes en mai, ce qui permet d'envisager sereinement l'équipement des unités nouvelles.

Quant au récepteur R 61, il est utilisé dans plusieurs ensembles (ER 27 mais aussi ER 26 *ter*). Adopté en 1934, il est fabriqué jusqu'en juin 1940, tous modèles de série confondus (modèles 1936, 1938 et 1939), à environ 1 000 exemplaires.

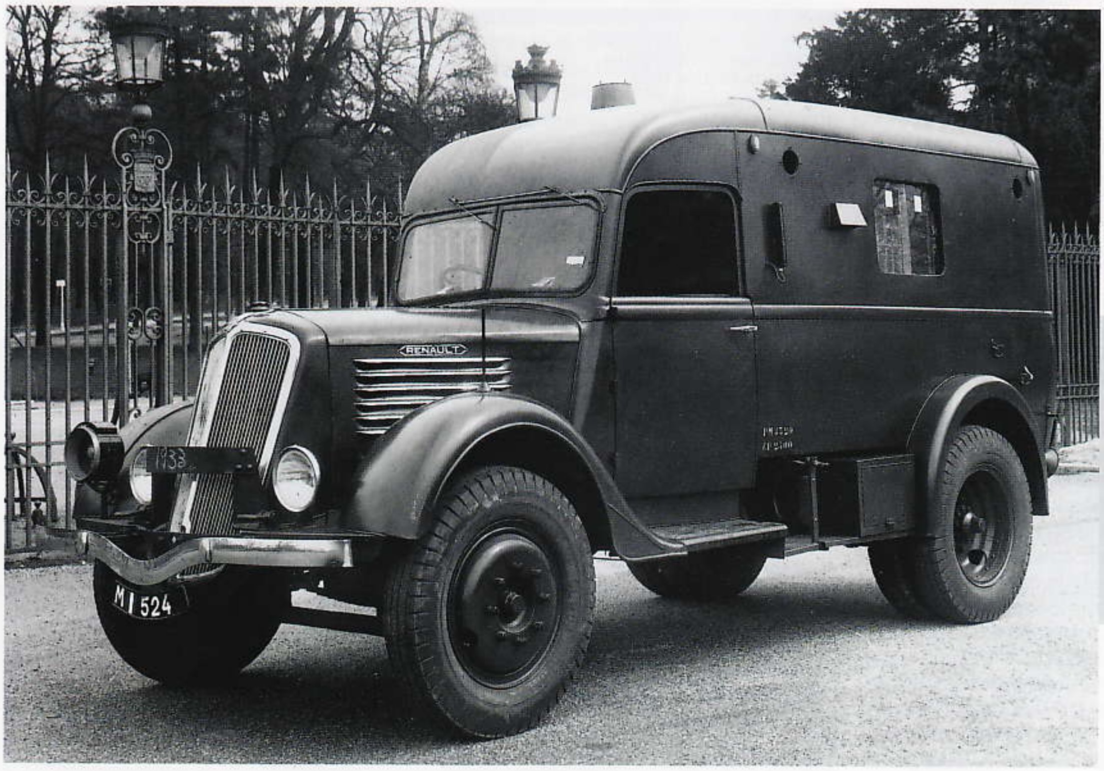
Des problèmes de production

Compte-tenu de la qualité de son étude et de celle de son expérimentation sur le terrain, la production de l'ER 27 n'aurait pas dû poser problème. Cependant (comme pour l'ER 26*ter*), les matériels sortant d'usine n'ont pas subi tous les essais nécessaires et les utilisateurs se voient sollicités pour des retouches finales. Or les notices techniques manquent ou sont incomplètes et les appareils ne sont pas absolument identiques car ils sont issus, non pas d'une série unique mais de plusieurs préséries provenant de fabricants différents qui n'ont pas tous adopté les mêmes plans de câblage. Enfin les livraisons faites à la hâte ne sont pas exemptes d'incidents. C'est ainsi que des ER 27

Vu au 16^e groupe de transmissions de l'armée de l'Armistice (Montpellier), voici le raccordement au réseau téléphonique de la station ER 27 sur Renault ADH. *© ECPAD / France*



Voiture blindée Panhard 178 pour ER 27 modèle 1935
Ces magnifiques véhicules, commandés à 24 exemplaires en 1937-1938, seront tardivement livrés au début de 1940. En voici un lot en présentation au fort d'Issy le 10 février 1940. Au premier plan, la voiture M 10 400. *(SEFT via F. Vauvillier)*



Fourgon TSF Renault ADH tous chemins pour ER 26 *ter* et ER 27 modèle 1935
Ce véhicule plus classique a été produit à 532 exemplaires, mais en majorité pour l'ER 26 *ter* (toutefois, 63 exemplaires en ER 27 existent fin 1939), aucune différence extérieure ne permettant de distinguer leur équipement TSF. Ici, le fourgon M 524 en mai 1939, avant la pose de son antenne (et de son ER 26 *ter*) qui sera réalisée au fort d'Issy. *(Photo constructeur)*

Quartz
L'industrie du taillage des quartz est encore inexistante en 1940, le quartz présenté (ER 29) est de taille et brochage identique à celui du ER 27 modèle 1935. *(Photo J. Feyssac)*

sont livrés avec une alimentation incomplète.

La fabrication des quartz pose un autre problème. De grosses difficultés sont en effet rencontrées par l'industrie nationale pour tailler les quartz (3 à 6 MHz) dans des conditions de prix et de délais raisonnables. Pour être plus précis, l'industrie de fabrication des quartz est inexistante (par absence de besoin en quantité industrielle) à l'exception peut être de LMT (Le Matériel téléphonique) et OPL (Optique et précision de Levallois) pour des fabrications restant artisanales. Il est probable aussi que l'approvisionnement du quartz brut (non taillé) ait pu poser problème, la filière brésilienne qui fournira l'industrie américaine pendant la guerre n'ayant pas *a priori* encore vu le jour. C'est ainsi que la section d'études du matériel de transmissions sera contrainte de mettre en place au fort d'Issy un atelier pour la taille et le montage des quartz. La production des quartz jusqu'à l'armistice restera cependant très limitée et la plus grande partie des appareils livrés le seront sans quartz. La stabilité que l'on était en droit d'attendre du ER 27 s'en trouvera réduite, tout en restant à des niveaux acceptables sans rapport avec ceux des auto-oscillateurs de la génération précédente.

Fourgons neufs et entraînement variable

Les ER 27 bénéficient d'un traitement privilégié puisqu'ils sont montés sur fourgons neufs spéciaux — des Renault ADH dans le programme de guerre — alors que les autres matériels de transmissions sont le plus souvent montés sur véhicules de réquisition pour lesquels le premier déplacement du centre mobilisateur vers la zone des armées sera un exploit éprouvant.

Les fourgons ADH, hauts sur pattes, sont classés *tous chemins* ; cependant ces véhicules sont le plus souvent surchargés de matériels divers, dont la logistique n'a pas prévu le transport, ce qui leur interdit en pratique toute sortie de route carrossable.

L'entraînement des opérateurs sur ce matériel moderne pour son temps et dont l'exploitation est bien plus confortable que les matériels de la génération précédente, est très variable suivant les unités et la confiance de leur encadrement dans la radio. Rares resteront cependant les opérateurs autorisés à s'entraîner à puissance normale, la plupart étant contraints pour leurs exercices à réduire la puissance et donc à travailler dans des conditions de trafic sans rapport avec la réalité à laquelle ils seront confrontés.

Fort d'Issy, 26 novembre 1939. Nous découvrons une large variété de véhicules équipés ou à équiper de radio, dont les deux modèles du programme de guerre pour l'ER 27 : au premier plan, les fourgons **Renault ADH** (vu la date, il s'agit d'ER 26 *ter*) et, à gauche, un rang de six voitures blindées **Panhard 178** à casemate, en attente de la pose de leur équipement ER 27. *(SEFT via F. Vauvillier)*

Une incontestable réussite

L'ER 27 — comme son jumeau l'ER 26 *ter* — est une réussite tant du point de vue de sa conception que de sa réalisation. Ceci s'applique à toute la station, qu'il s'agisse des appareils eux mêmes mais aussi de l'intégration d'ensemble dans le véhicule. L'on doit à ses concepteurs, certes soutenus par la priorité qui a été donnée aux matériels radios de la cavalerie, d'avoir fait bénéficier ce matériel de l'expérience de près de dix années consacrées à l'élaboration de ce programme tout en rompant, dès que nécessaire, dans sa réalisation en intégrant au fil des ans les techniques et technologies nouvelles.

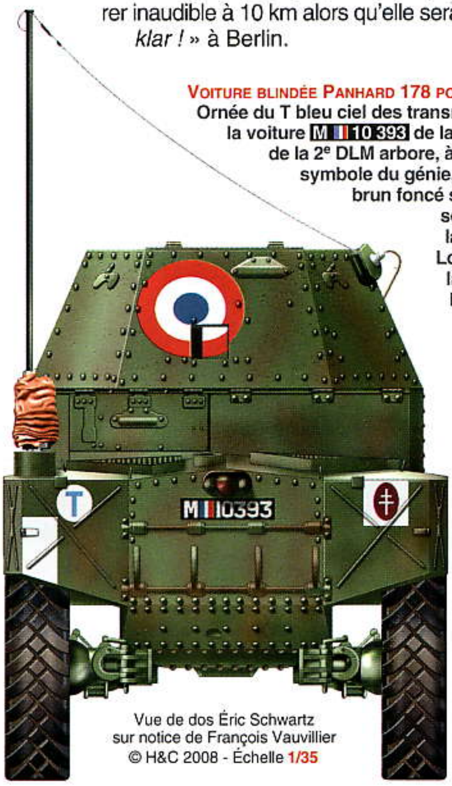
Du balbutiement des ondes courtes au milieu des années vingt, de l'instabilité des émetteurs basés sur des auto-oscillateurs, du peu de sélectivité des récepteurs à réaction ou à superréaction, l'on est passé à un matériel vraiment moderne qui préfigure, en plus léger mais sans complexe, ce que sera le SCR 299 américain. [5]

L'éclatement du front à partir de mai 1940 conduisant à la dispersion des unités dans un contexte où les lignes téléphoniques sont devenues inexistantes, fera de l'ER 27 un ultime recours dans les situations désespérées. C'est ainsi que dans les divisions d'infanterie, ils permettront de maintenir un « *service minimal* », réduit à une liaison point à point initialement prévue pour la liaison entre le groupe de reconnaissance et le PC de la division. Cette liaison sera bien souvent la seule à pouvoir se substituer au réseau de commandement supporté par les « pauvres » ER 12 dont la portée va devenir très vite insuffisante — sans parler du mode d'exploitation inadapté au mouvement — dans la tourmente. La dotation par division d'infanterie étant limitée à deux ER 27 (sans appareil de rechange), ce service s'éteindra à la panne de l'un des appareils en laissant le PC sans contact radio avec l'avant.

Et la portée, dans tout cela ?

On a bien peu parlé de portée dans cet article, alors que le titre de « *poste 100 km* » a été retenu pour l'ER 27. Cette omission est volontairement simplificatrice pour épargner le lecteur. Parler de portée en ondes courtes n'est pas déjà affaire simple. Cela dépend de la fréquence (dans la gamme haute ou basse du poste), du mode (A1/A2/A3), de l'heure, de la position géographique du correspondant indépendamment de sa distance, de l'activité du soleil dans cette période, sans parler de la qualité du réglage du poste par l'opérateur, voire de l'âge du capitaine ! Si l'on rajoute le fait que le trafic se fait en marche dans un environnement en continuel changement et dans une ambiance dont l'antiparasitage laisse encore à désirer, cela devient très difficile.

Mais ce qui est sûr, c'est que l'ER 27, toute situation égale, « va plus loin » que l'ER 26*ter* (rapport 3/2 en puissance) et qu'en règle générale, en se basant sur la propagation de la seule onde dite de sol, la portée de 100 km à l'arrêt du véhicule et en A1 était garantie. Paradoxalement, si la fréquence, le soleil, etc., entrent en ligne de compte, la liaison peut s'avérer inaudible à 10 km alors qu'elle sera « *ganz klar !* » à Berlin. ■



VOITURE BLINDÉE PANHARD 178 POUR ER 27
Ornée du T bleu ciel des transmissions, la voiture M 10 393 de la cie 38/82 de la 2e DLM arbore, à droite, le symbole du génie, un ovale brun foncé sur lequel se détache la croix de Lorraine de la division Bougrain.

Vue de dos Éric Schwartz
sur notice de François Vauvillier
© H&C 2008 - Échelle 1/35

RÉFÉRENCES

– *Notice provisoire du poste E 27 alternatif (modèle 1932)*, section d'études du matériel de transmissions

– *Notice sur le poste ER 27, cours de spécialisation, liaisons et transmissions*, école milit. du génie

– *Catalogue du matériel radiotélégraphique utilisé dans les postes émetteurs récepteurs type E 27 1935*, établissement central du matériel de transmissions, septembre 1939

– *Matériel de transmissions, composition des UC*, direction du génie, mise à jour d'octobre 1938

– *Répertoire des appareils en service dans l'armée de terre (métropole et AFN) et l'armée de l'air (AFN)*, commandement des transmissions en AFN, colonel Merlin, n° 481, décembre 1942

– *Cours de transmissions, Fascicule III, Les appareils de TSF en service dans les unités de cavalerie*, 1938

– *Kennblätter fremden Geräts teil 2 Frankreich*, étude allemande sur le matériel français, 1941

– *École de liaison et transmissions, schémas des postes radios militaires, fasc. 2 postes de cavalerie*, 1937

– *Liste des accessoires électriques utilisés sur les véhicules équipés en TSF*, ECMT, juillet 1938

– *Liste des postes émetteurs, émetteurs-récepteurs et récepteurs de la radiotélégraphie militaire*, ECMRM 1929

– *Matériel radiotélégraphie militaire*, ECMRM, catalogue 1934

– *Matériel radiotélégraphique*, école technique de l'armée de l'air, NRR 3, 1939

– Courrier du général Goetschy, directeur des transmissions au général commandant en chef les forces terrestres, sur l'état des prévisions de besoins en matériel de transmissions, 19 avril 1940

– Plan de fabrication de l'établissement central des transmissions, 31 mars 1938

– *Aide-mémoire pour les travaux d'état-major*, école supérieure de guerre, 1939

– *Mémento*, centre d'études tactiques interarmes, 1937.

---

[5] Ce dernier s'alourdissant d'un groupe électrogène qui assure son autonomie en toutes conditions, sauf panne d'essence.

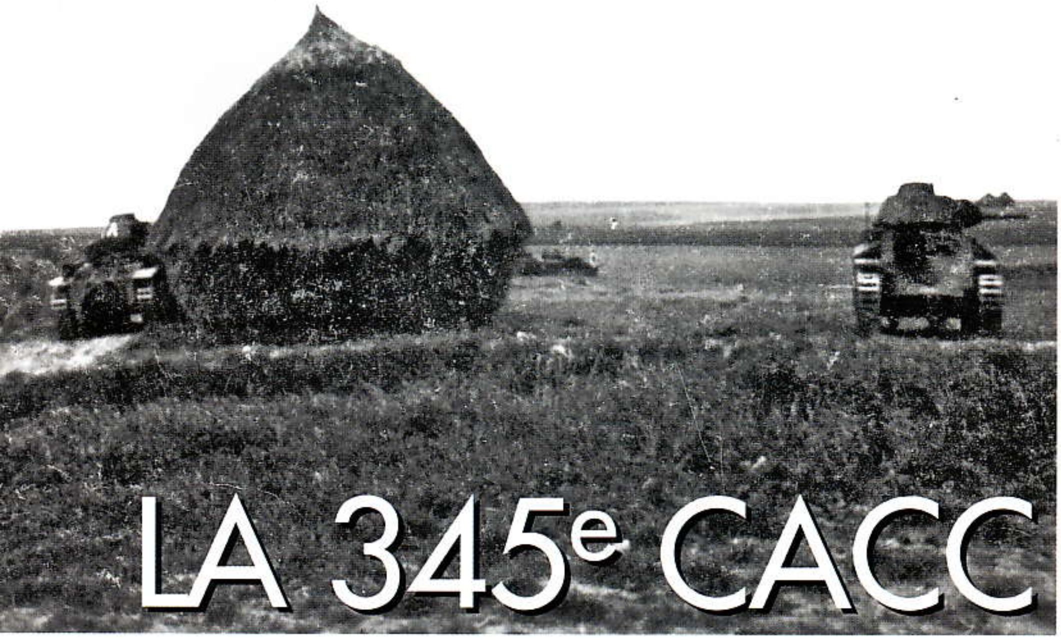
M.1 11322
M.1 11314
M.1 11329
M.1 11341

LA 345e CACC AU CO

Une étude de
Stéphane Bonnaud
notices sur
les marques
et camouflages
François Vauvillier

Après l'attaque de Montcornet décrite dans GBM 83, les D 2 de seconde série vont être par deux fois engagés dans le cadre des opérations conduites par la division de Gaulle.

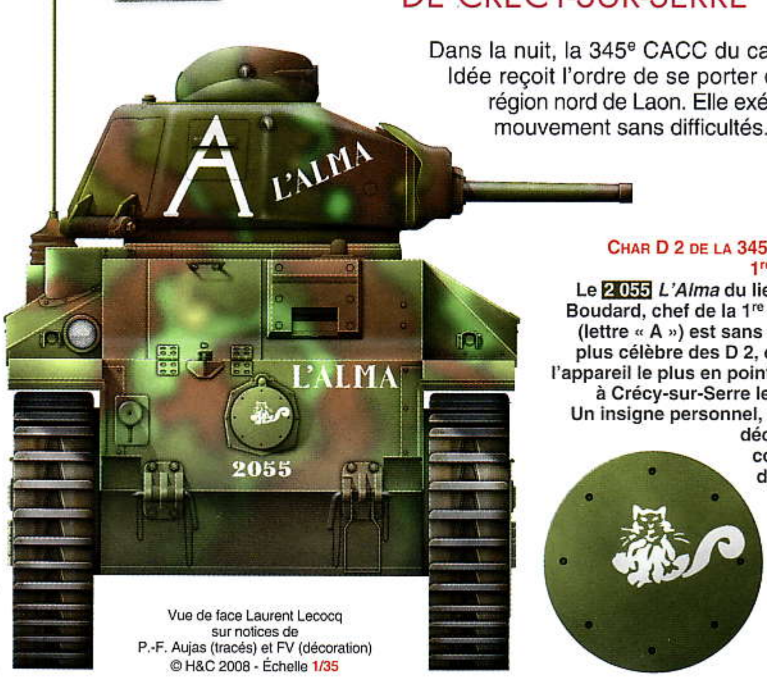
En cette toute première heure du 19 mai, le chef de bataillon Ayme, convoqué de nouveau par le colonel Simonin, commandant la 8e demi-brigade (4e DCr), arrive au PC de ce dernier en pleine nuit, à 2 h 30. Une opération est projetée pour le matin même, au nord de Laon en direction de Crécy-sur-Serre. Ayme voudrait voir le 19e BCC y participer, mais comme les quelques chars arrivés (au nombre de dix) sont ceux qui avaient été laissés à Cirey, en Meurthe-et-Moselle, par l'ex-1re compagnie et qu'ils sont incapables de combattre, Simonin décide que, s'agissant des chars D 2, la 345e seule [1] prendra part à l'opération.



Deux chars D 2 de la 345e CACC, en position d' attente avant l'attaque de Crécy-sur-Serre. Un char de la 1re section à gauche est identifié par le grand «A» blanc que l'on devine peint sur la tourelle. *(Coll. anciens des chars via SB)*

19 MAI, ATTAQUE DE CRÉCY-SUR-SERRE

Dans la nuit, la 345e CACC du capitaine Idée reçoit l'ordre de se porter dans la région nord de Laon. Elle exécute ce mouvement sans difficultés.



CHAR D 2 DE LA 345e CACC, 1re SECTION
Le 2 055 *L'Alma* du lieutenant Boudard, chef de la 1re section, (lettre « A ») est sans doute le plus célèbre des D 2, car c'est l'appareil le plus en pointe perdu à Crécy-sur-Serre le 19 mai. Un insigne personnel, un chat, décore son couvercle de phare.

Vue de face Laurent Lecocq
sur notices de
P.-F. Aujas (tracés) et FV (décoration)
© H&C 2008 - Échelle 1/35

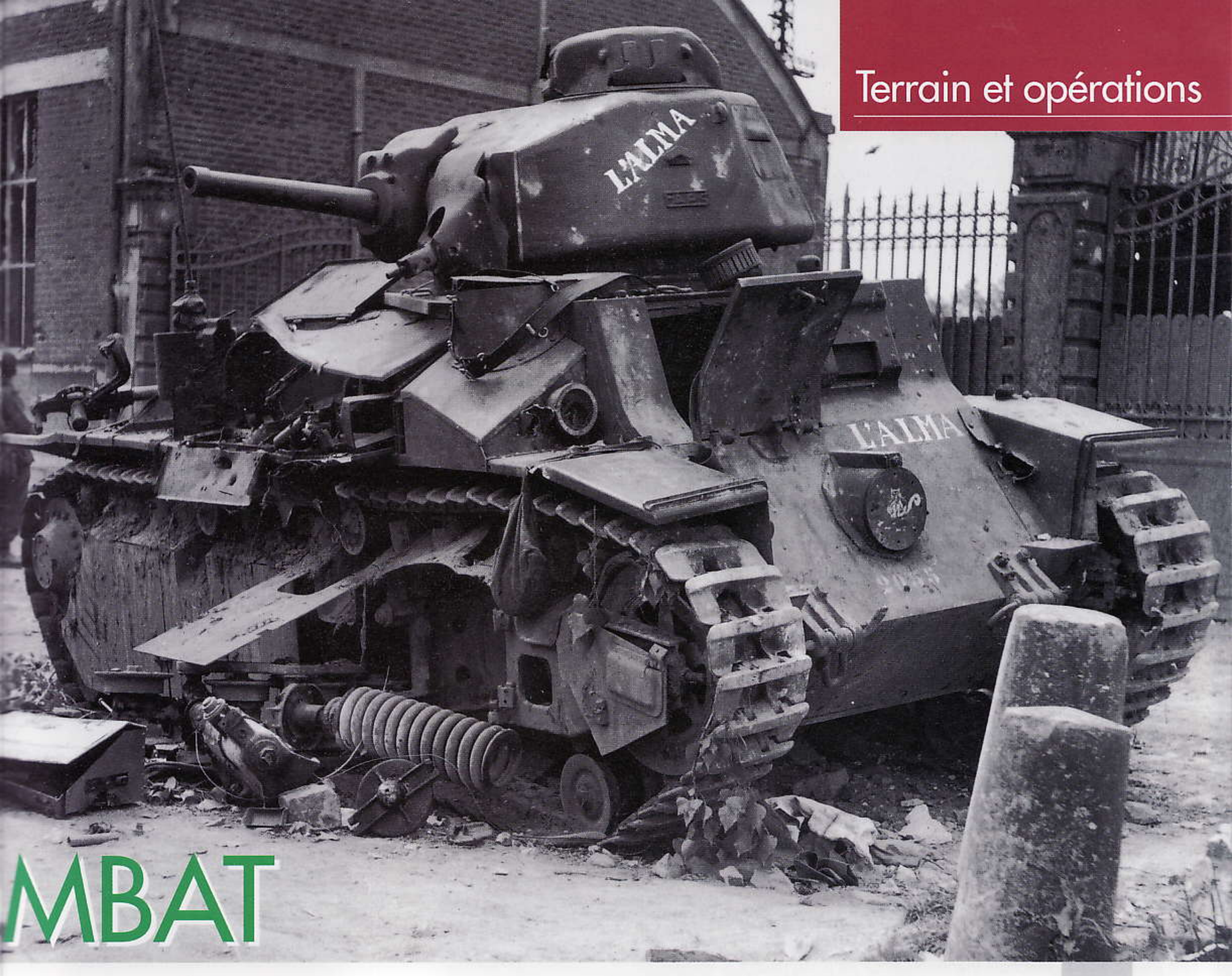
Réservée au début de l'attaque, la 345e compagnie se trouve sous les couverts situés au nord de la cité des cheminots de Laon. Elle se déplace une première fois, puis doit se porter pour attaquer les lisières sud de Crécy-sur-Serre en soutien, afin de permettre l'entrée dans ce village d'au moins deux compagnies de chars R 35 (les 1re et 3e compagnies du 2e BCC) partis avant tout le monde du fait d'un approvisionnement chaotique en essence qui perturbe la cohésion et concourt à diluer la force de frappe des colonnes de chars de la 4e DCr.

L'échec des R 35 sur la Serre

En effet, les Renault R 35 des bataillons légers, 2e et 24e BCC, ont attaqué en tête en direction d'Aulnois-sous-Laon, Chéry-lès-Pouilly (premier objectif) puis des ponts de la Serre (deuxième objectif) à Crécy.

Mais les chars légers ne peuvent franchir le passage de Crécy-sur-Serre lors de leur première tentative : avançant sans soutien, sous un bombardement assez violent et essuyant les tirs nourris des armes antichars du Panzerjäger-Lehr-Abteilung qui a investi le village, ils constatent aussi la présence de mines. À cela s'ajoute une certaine cohue au moment du départ : les chars de la 4e section de la 1re compagnie du 2e BCC, par exemple, se sont vus couper la route par des appareils d'une autre compagnie du 2e BCC, certainement de la 3e compagnie (compte-rendu du lieutenant Fourrier, 4e section de la 1/2e BCC).

Ce flottement s'explique peut-être également au travers du compte-rendu du lieutenant Weill (R 35 n° **50 144**) commandant la 4e section (comprenant également les R 35 n ° **50 024** et **50 168**) de la 3e compagnie. Ayant perdu de vue son capitaine [2], Weill prend



MBAT

II - CRÉCY-SUR-SERRE ET FESTIEUX 19-20 MAI

le commandement de la compagnie et signale déjà, à Chéry, être à court d'essence à son chef de bataillon le commandant François, alors qu'il est en route pour Crécy (il ne reste que 50 à 70 litres par char). Situation surprenante pour une unité sensée attaquer dans des conditions qui, en outre, vont prendre rapidement la forme d'un combat de rue. En l'absence de carte, Weill indique qu'il essaye d'« *aligner tant bien que mal les 12 chars de la 3e compagnie sur ceux de la 1re* ».

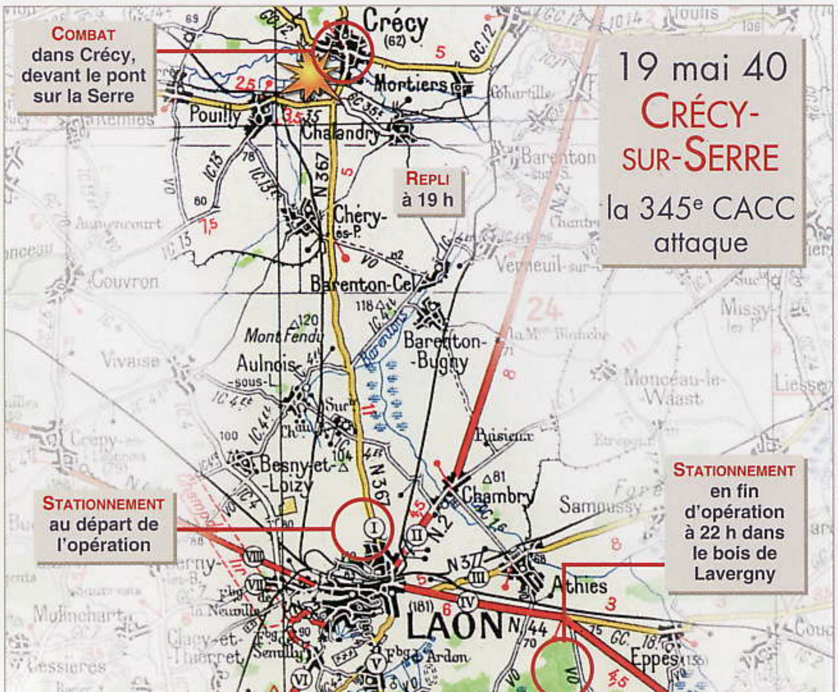
Dans Crécy, le lieutenant Weill rend compte d'une forte présence antichar ennemie et de l'existence de mines aux abords du pont. Devant l'adversité, l'ordre de repli est donné aux R 35 qui n'insistent pas[3]. Les 1re et 3e compagnies du 2e BCC refluent donc de Crécy, non sans avoir subi des pertes[4].

Mais on ne l'entend pas ainsi au sommet de la 4e DCr, et le colonel Simonin réitère l'ordre d'entrer dans le village, cette fois avec des chars plus lourds : les D 2 du capitaine Idée.

La charge de la 345e CACC

La 345e progresse de couvert en couvert. Les chars bien remis en état depuis l'action sur Montcornet (➡ *GBM 83*), filent à vive allure et les équipages n'attendent que le moment où ils recevront l'ordre d'attaquer. Celui-ci arrive. La compagnie fonce alors dans la plaine d'Aulnois, traverse en bataille la crête devant Cré-

Le 2 055 *L'Alma* du chef de la 1re section, le lieutenant Pierre Boudard, détruit aux abords du pont principal de Crécy du fait des mines, puis victime des antichars présents dans les maisons situées sur la rive opposée. En arrière-plan, le Renault R 35 50 095 de la 1re section de la 3/2e BCC, du sergent-chef Lafouchardière.
(Coll. Stéphane Bonnaud)



19 mai 40
CRÉCY-SUR-SERRE
la 345e CACC attaque

COMBAT dans Crécy, devant le pont sur la Serre
REPLI à 19 h
STATIONNEMENT au départ de l'opération
STATIONNEMENT en fin d'opération à 22 h dans le bois de Lavergny
Crécy
Mortiers
Pouilly
Chalandry
Chéry-lès-P.
Barenton-Cel
Barenton-Bugny
Aulnois-sous-L.
Mont Fendu
Besny-et-Loizy
Chambry
Athies
LAON
Eppes
Couvron
Vivaise
Samoussy
Moncéau-le-Waast
N 367
N 2
N 44
I
II
III
IV
V
VI
VII
VIII

Infographie J. Ghys sur fond de la carte Michelin d'époque au 1/200 000. DR

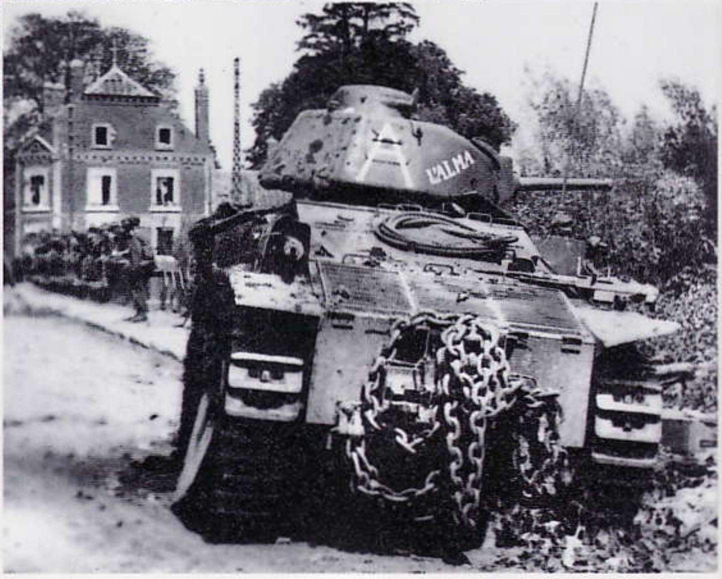
---

1. Toutefois, la section Boileau de l'ex-1re compagnie (canons de 47 SA 34) complètera la 345e CACC en cas de nécessité car celle-ci a perdu trois chars lors de l'attaque sur Montcornet le 17 mai (➡ *GBM 83 pages 10-21).*

2. Capitaine Chenut, commandant la 3/2e BCC.

3. Le colonel de Gaulle, comme souvent au cours de la campagne, considérera l'échec des R 35 comme le résultat d'un manque de persévérance et sanctionnera le chef de bataillon François, à qui il retirera le commandement du 2e BCC le 23 mai pour le confier au capitaine Barrelet de Ricou (commandant la 1re compagnie).

4. Des chars des deux compagnies ont sans doute été détruits lors de cette première tentative (quatre selon une source).



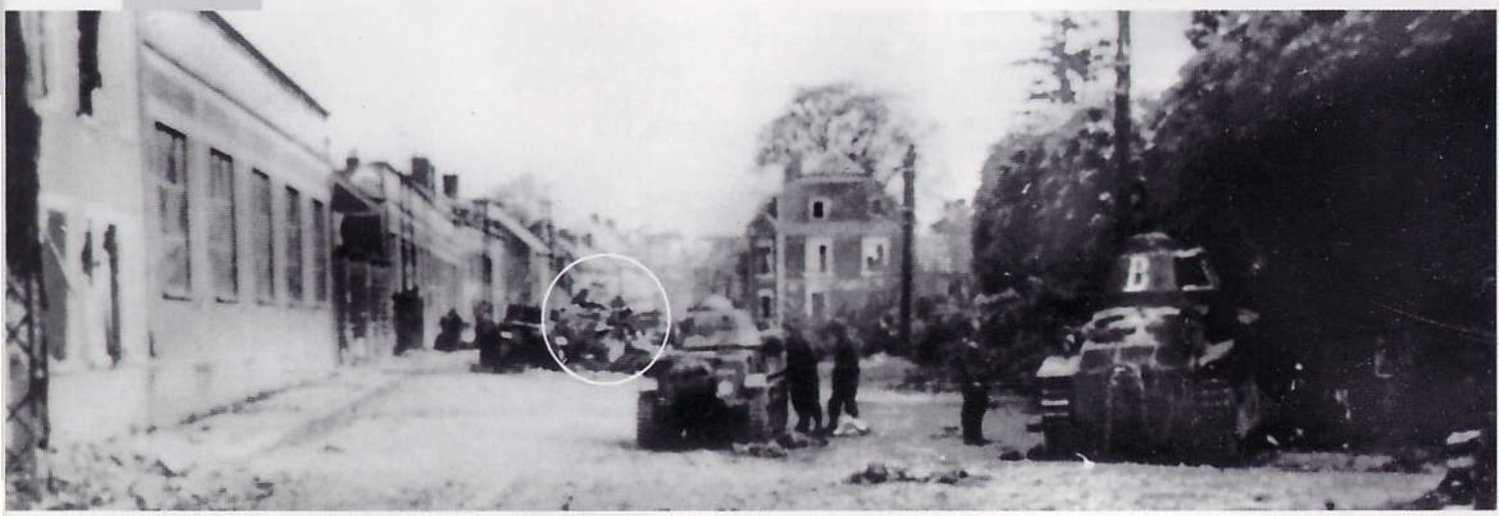
La perspective du pont sur la Serre, prise quelques mois après la campagne et *(ci-contre en encadré)* **une vue sous le même angle du 2 055** ***L'Alma.*** **Sous l'effet de l'explosion de la mine, le char s'est affaissé sur le côté droit, donnant de la bande tel un navire en détresse.** *(Coll. anciens des chars via S. Bonnaud)*

cy-sur-Serre qui est très bombardée par l'artillerie ennemie et s'engouffre dans cette localité en entraînant à sa suite les R 35 du 2e BCC à peine remis de leur première tentative.

Les D 2 se précipitent dans le village solidement tenu par l'ennemi. Le premier, le lieutenant Boudard, chef de la 1re section, à bord du **2 055** *L'Alma*, démolit un premier barrage, puis un second, passe et arrive quasiment au pont de la Serre où il saute sur le troisième. Le village a été parfaitement organisé par l'ennemi au point de vue antichar. Il y a des PaK dans les maisons, des chars de chaque côté de la place de Crécy[5]. Un R 35 de la 1re section de la 3e compagnie du 2e BCC (sergent chef Lafouchardière sur le R 35 n° **50 095**) qui le suivait saute également sur une mine juste derrière lui mais l'équipage peut sortir par la trappe placée sous le char, puis se protéger derrière l'appareil. Ils seront évacués par le char du capitaine commandant la 1/2e BCC et celui du lieutenant Fourrier (4e section, 1/2e BCC) qui les conduira au village de Pouilly-sur-Serre.

Le combat est violent. *L'Alma* du lieutenant Boudard, immobilisé par la mine, est pris à partie. Il a le plancher ouvert. Le lieutenant a un coup au front et Praet, probablement son mécanicien pilote, est blessé également, mais légèrement. Le char suivant, le **2 065** *Orléans* du sous-lieutenant Goddalis, chef de la 2e section, saute du fait d'une mine sur le deuxième barrage et a ses chenilles coupées. Les antichars ennemis lui tirent dessus. Un projectile traverse le blindage et blesse le sous-lieutenant dans le dos. Le radio de Goddalis, Martineau, est blessé lui aussi, aux jambes, par l'explosion de la mine. Un autre R 35 de la 1re section de la 3e compagnie (sergent Hily) est également détruit près de l'*Orléans*, et son équipage blessé, le mécanicien grièvement : « *Le char du sergent Hily a perdu son tourelleau, ses épiscopes sont cassés et le canon est déréglé. Pour rendre son tir moins imprécis, il avance vers un canon antichar, lorsqu'à 50 mètres, il saute sur une mine. Le chef de char, brûlé au visage et aux bras, tente en vain de dégager son mécanicien qui souffre d'une*

Toujours du côté de l'attaque française, mais avec plus de recul. Le 2 055 ***L'Alma,*** **au fond** *(cerclé de blanc)*, **et derrière, les deux R 35 (sergent-chef Lafouchardière et sergent Hily) de la 1re section de la 3e compagnie du 2e BCC. À droite, l'épave du 2 065** ***Orléans.*** *(Coll. anciens des chars via S. Bonnaud)*



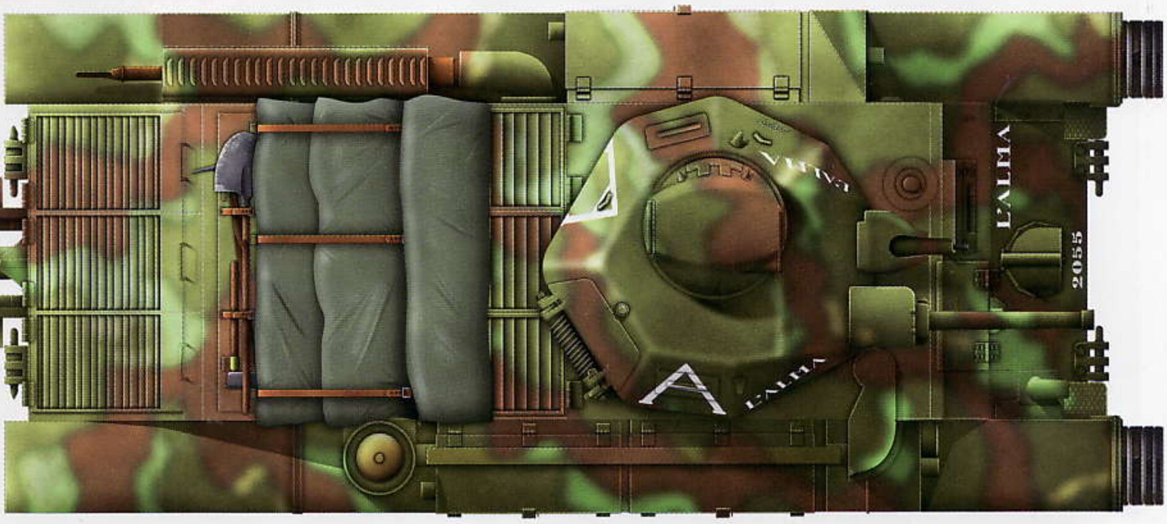
NOTES

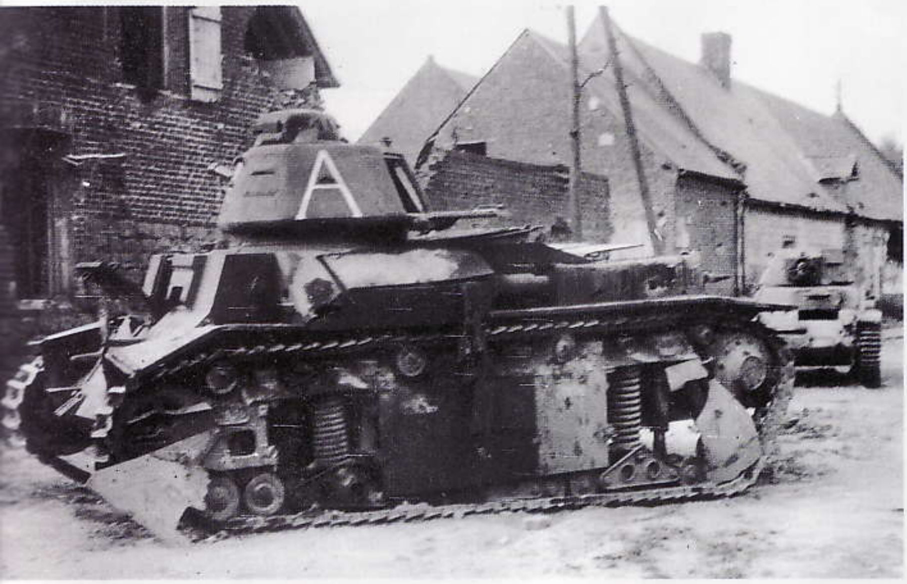
[5] Des PzKpfW IV d'après Idée dans son compte-rendu, mais la présence de chars allemands à Crécy ce jour-là est contestée par d'autres sources.

[6] Opérateur de l'ER 51, liaison compagnie à bataillon.

Char D 2 de la 345e CACC, 1re section
Sous cet angle inhabituel qui complète la documentation technique fournie à nos lecteurs, nous retrouvons le 2 055 *L'Alma* du lieutenant Boudard. Sa lettre « A » de tourelle ne figure qu'en deux positions, alors que d'autres chars de la 345e ont leur lettre de section en trois positions, tel l'*Orléans* (« B ») par exemple. La présence du nom à la fois sur le glacis avant et sur la tourelle est une exception notable à la 345e compagnie.

Vue de dessus Laurent Lecocq
sur notices de
P.-F. Aujas (tracés) et FV (décoration)
© H&C 2008 - Échelle 1/35





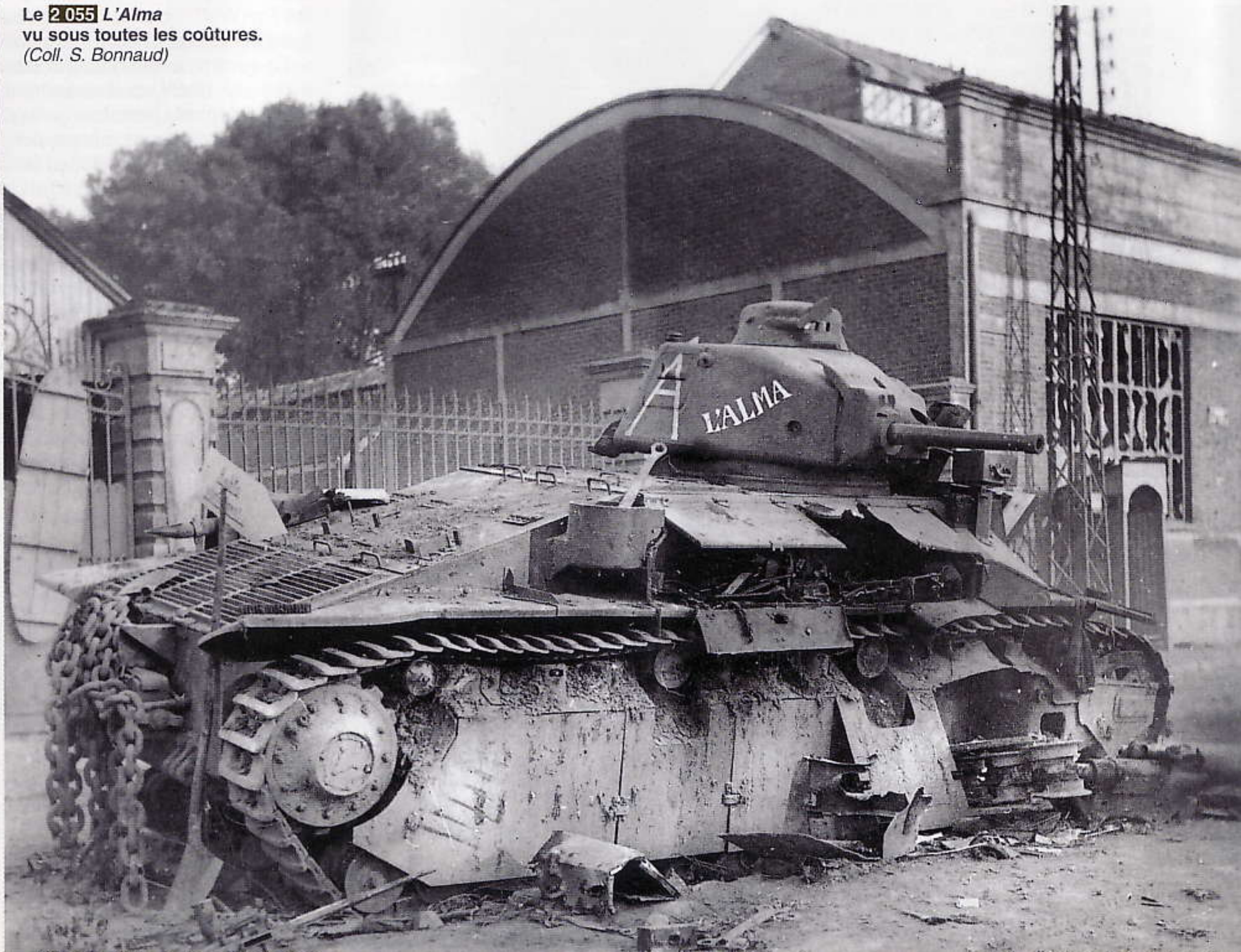
fracture ouverte de la jambe et de plaies à la tête. Le capitaine Barrelet de Ricou, commandant la [1re] compagnie, protégé par un char Somua du 3e cuirassiers, vient à son aide sous le feu, transporte le mécanicien dans ses bras jusque dans la voiture de liaison avec laquelle il accompagne le 1er échelon, prend le sergent à son côté et le ramène à la sortie du village. » (P. Huard)

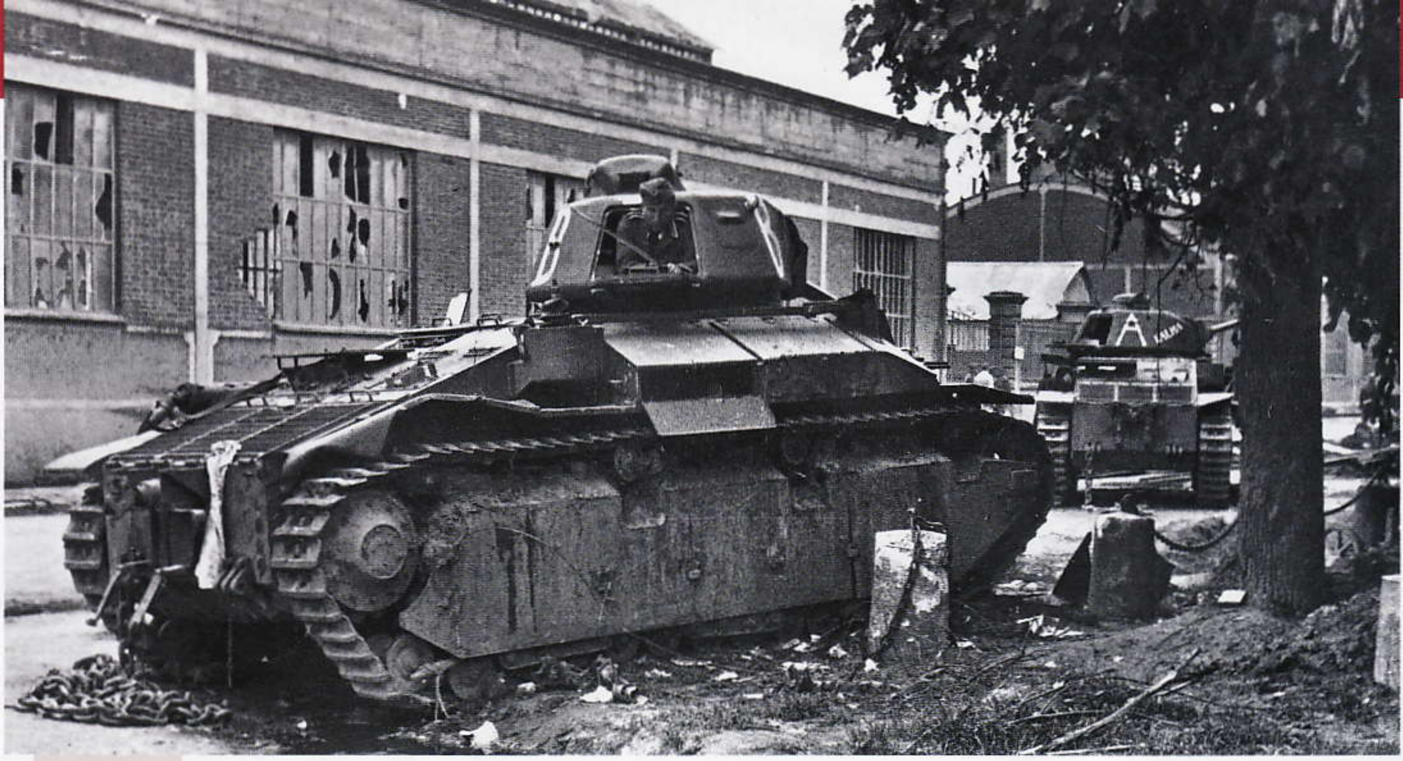
Le char du capitaine Idée, le **2 054** *Rocroi*, est à vingt mètres du pont. Il reçoit deux obus dans sa tourelle. Un troisième enlève le pot d'échappement. Le feu prend dans le compartiment moteur. Idée continue à tirer tandis que le radio 51[6], Chauffour, éteint l'incendie. Le capitaine se place alors derrière la voie ferrée où il retrouve les R 35 survivants. Derrière, d'autres D 2 tirent à la mitrailleuse, permettant aux deux équipages de pouvoir s'échapper. Au cours de ce mouvement, Idée voit un homme qui se glisse sur le talus. C'est Bréhat, le mécanicien pilote du sous-lieutenant Goddalis. Il le recueille

L'Alma *démolit un premier barrage, puis un second...*

Le lieutenant Pierre Boudard, chef de la 1re section, chef de char de *L'Alma*.
(Coll. anciens des chars via S. Bonnaud)

Le 2 055 *L'Alma* vu sous toutes les coutures.
(Coll. S. Bonnaud)





Le **2 065** *Orléans* sous un angle rare, le dévoilant presque parfaitement. Au second plan, le **2 055** *L'Alma*. Les deux R 35 détruits au même endroit sont invisibles ici. *(Coll. S. Bonnaud)*

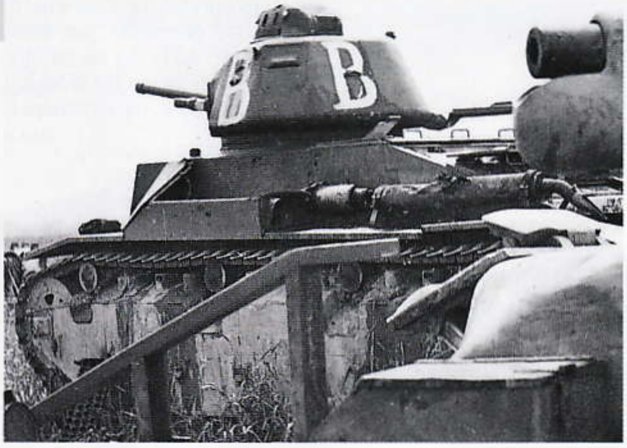
Après la bataille, le **2 065** *Orléans* est déplacé dans un champ. De ce fait, cet appareil a longtemps posé un problème d'identification, mais l'examen attentif de ses différents signes distinctifs, lève tout doute. *(Coll. S. Bonnaud)*

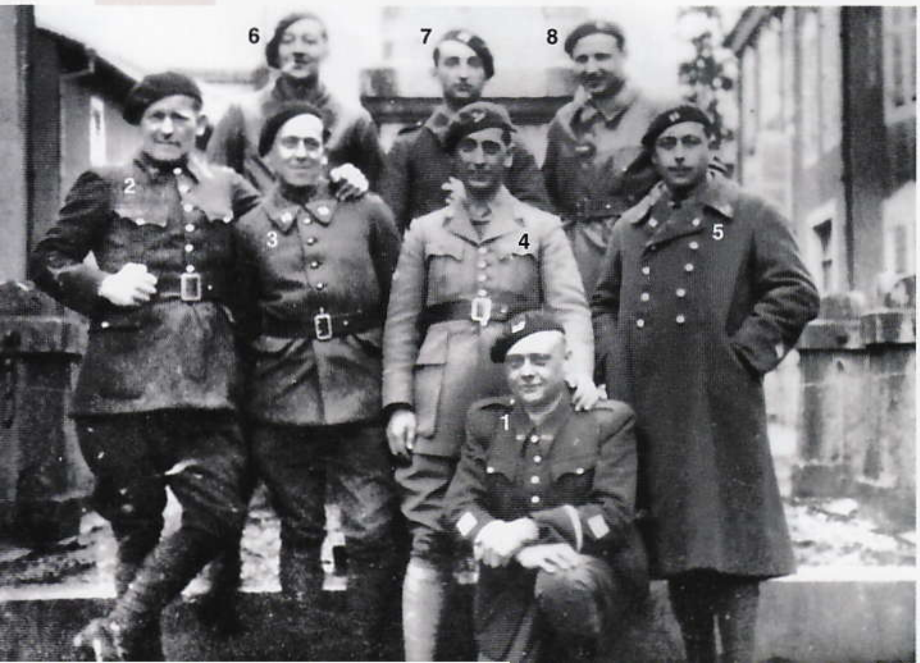
Retour en arrière avec, à Blamont (→ *GBM 80*), les sous-officiers de la 1/19e BCC qui s'illustreront à la 345e. 1 - sgt-chef Marchal. 2 - sgt Wax (*Wagram* à la 345e). 3 - sgt-chef Lesueur. 4 - adt-chef Goddalis (futur chef de la 2e section de la 345e sur l'*Orléans*). 5 - sgt-chef Julsonnet. 6 - sgt Tassel (*Tolbiac* à la 345e). 7 - sgt Bour (*Patay* à la 345e). 8 - sgt Maniguet.

dans son char et, apprenant que les autres membres de l'équipage ont trouvé refuge dans un petit bois à 500 mètres, il s'y rend à pied et trouve le sous-lieutenant Goddalis et Martineau[7]. Il les soigne et les fait évacuer dans un char, puis reprend sa place au combat.

La bataille, vue par le capitaine Idée

Mais voici l'extrait du récit du combat vécu par le capitaine Idée, rapporté par Pierre Voisin qui place l'ensemble de ces propos sous la plume du capitaine[8] : « *Les 35 R débouchent sur la place pendant que mes D 2 bis*[9] *les protègent en mitraillant les couverts de la gare. Cela se passe très bien cette attaque.*





Trop beau pour être vrai ! L'enfer se déchaîne d'un coup, se rue sur nous, flambe par toutes les portes, toutes les fenêtres, tous les soupiraux. Crécy est une redoute antichar, une énorme embuscade où d'innombrables tubes de tous les calibres nous assaisonnent à pleine cadence. Sous l'effroyable canonnade, les 35 R ont perdu pied et se replient en catastrophe. Plusieurs flambent déjà. Il ne s'agit plus de nettoyer le village mais d'engager un duel au canon à bout portant. Ce n'est pas leur travail, mais le nôtre.

" En avant. Accélérez ". Et la compagnie, bien groupée, se précipite sur le village.

L'Alma *est en tête. Il éparpille un premier barrage, en écrase un second, s'élance sur le pont qui franchit la Serre* [qu'il n'atteint pas], *saute avec le pont* [inexact], *miné. Des étages, des greniers, les antichars allemands tirent à une cadence exaspérée. Et pour parachever le tout, les PzKW 4*[10]*, camouflés derrière les maisons, lancent leurs 40 tonnes et leurs 77 de tourelle à l'assaut.*

Le ventre ouvert, couché sur le côté droit [affaissé serait plus exact, comme le montre les photographies], L'Alma *déguste des obus qui le percent.* L'Orléans, *qui le suivait à quelques mètres, perd ses chenilles sur une autre mine et, immobilisé, se fait traverser par plusieurs antichars. L'un deux, tiré d'un premier étage, perce le persiennage et blesse le lieutenant. Mon Rocroy, en troisième position, stoppe à vingt mètres du pont. Je balaie la place avec ma mitrailleuse de tourelle et j'alterne, au 47, obus de rupture et explosifs. J'y vois mal. L'ennemi est bien camouflé, et ce sont les maisons de gauche qui tirent lorsque je poivre celle de droite. Je déguste terriblement ; plus de cinquante obus en quelques minutes. Un choc formidable. Ma tourelle dérive, frappée à la base. La boîte de pointage latéral est bloquée. La tourelle n'obéit plus. Je m'acharne furieusement sur elle, frappe la boîte et, au moment où je vais désespérer, la débloque. La tourelle joue, je tire.*

Bing ! Un gros calibre s'écrase en oblique sur le haut de ma tourelle, qui rougit et se fend. Un autre enlève le pot d'échappement. Dans le vacarme ahurissant, j'entends mon radio 51 qui m'appelle : " Mon capitaine, y'a le feu dans le bazar." " Prends l'extincteur ! ". Il le décroche et arrose la chambre des machines entre mes jambes pendant que je continue à arroser, au canon, la place de Crécy. " Alors ce feu ? ". " Terminé mon capitaine. " Ouf ! Ça pleut toujours, mais moins serré. Nous avons quand même fichu pas mal d'antichars en l'air. Tout près de moi, un Allemand, décapité par un de mes 47, est resté crispé sur sa pièce.

Et pendant que la compagnie continue à arroser la place de Crécy au canon et à la mitrailleuse, je fais un *rapide bilan. J'ai deux chars en feu, et leurs équipages qui ne sont pas sortis, deux chefs de section d'un coup ! Et ailleurs, comment cela s'est-il passé ? Et l'infanterie qui n'arrive pas !*

Je fais replier ma compagnie derrière le passage à niveau. Nous tiraillons sur tout ce qui bouge. L'infanterie n'arrivera pas.

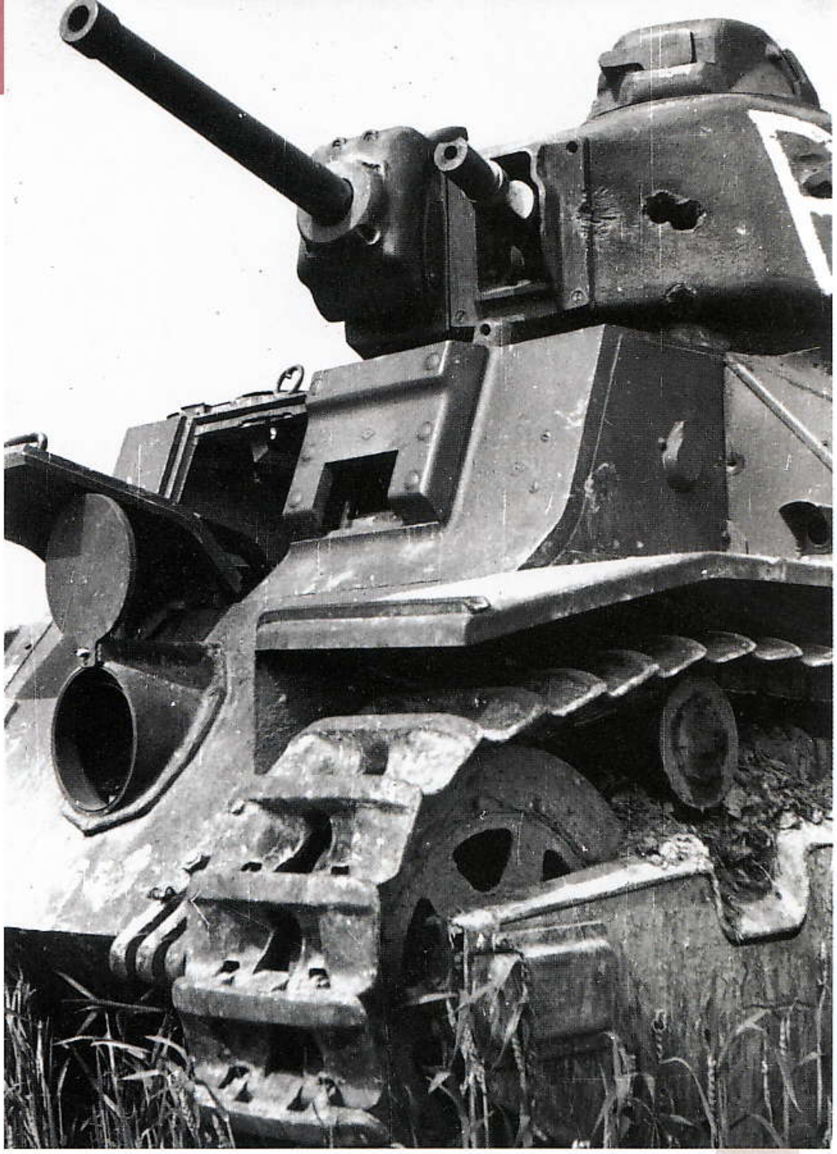
Par la fente de tourelleau, j'inspecte lentement le terrain. Encore une attaque ratée et qui coûte cher à la compagnie. Cinq chars détruits en trois jours. Deux équipages disparus, sept manquants déjà... Qu'est-ce que c'est que ce rampant ? Le mécano de l' Orléans. *Je sors par la porte de tourelle, me laisse glisser derrière mon char, appelle le pilote. Que s'est-il passé ? Le chasseur Bréhat, tout pâle, cherche sa respiration. Il peut enfin me répondre et, me montrant du doigt un petit bois à trois cent mètres à droite en bordure de la voie ferrée articule : " Ils sont tous là. Mon lieutenant est blessé et le pilote de* L'Alma *a une patte cassée. Les autres n'ont rien. " Le cœur bondissant, je dégaine mon pistolet. " Conduis-moi, vite ". Ramping accéléré. Je n'aurais jamais cru pouvoir ramper si vite. Le bois, le chef de la 2* [2e section]*, Goddalis, est là, couché dans les herbes humides et marécageuses, un éclat dans l'épaule, un autre dans le dos. Il souffre terriblement et, pendant que Boudard* [chef de la 1re section] *et moi lui taillons sa veste de cuir au couteau pour le soigner, ses yeux chavirent. Il est blême et luisant de sueur, mais il n'a pas une plainte. Après un pansement sommaire, je lui passe ma chemise puis, toujours rampant et le plus doucement possible, nous regagnons la compagnie en portant les blessés. Ce n'est qu'après leur évacuation que j'ai commencé à me demander comment ils avaient bien pu sortir de leurs chars en feu sous une grêle de balles et d'obus et regagner nos lignes. Mais ils ne le savaient pas eux-mêmes... »*

« J'ai deux chars en feu et leurs équipages qui ne sont pas sortis »

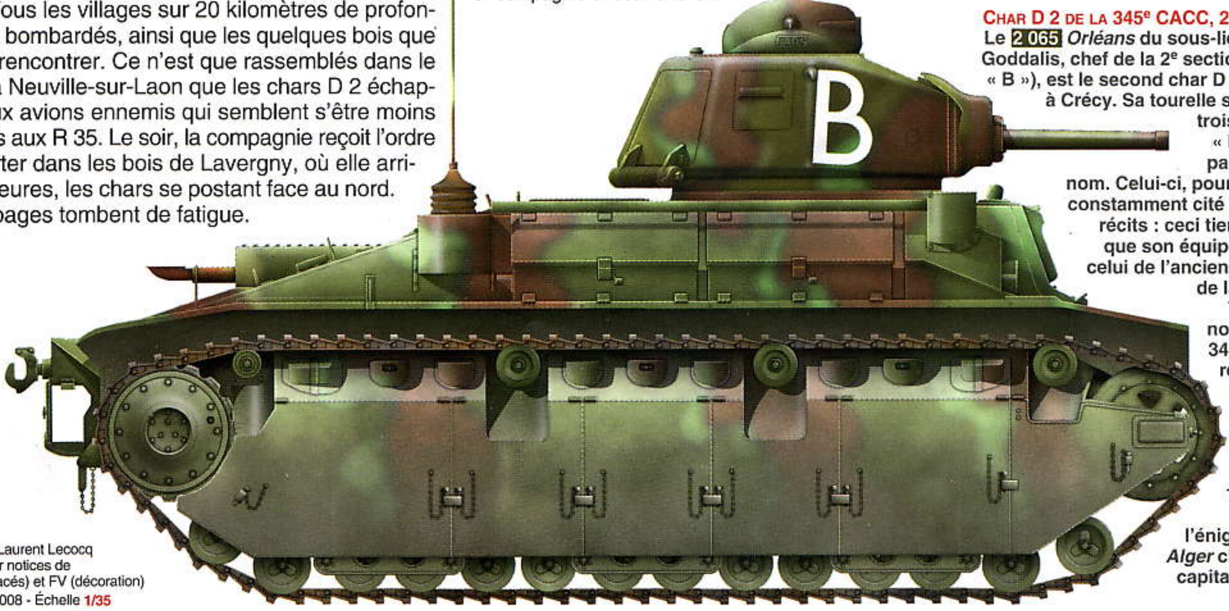
Le combat dure jusqu'à 18 heures, sans répit, en attendant l'infanterie qui ne vient pas.

À 19 heures, l'ordre de repli arrive. Ce qui reste de la compagnie rejoint Laon.

Les R 35 survivants du 2e BCC ayant participé à l'attaque, à court d'essence — moins de 10 litres dans les chars, selon le compte-rendu de Weill — se font remorquer par les D 2 qui se replient jusqu'à une compagnie du 24e BCC qui les remorquent à son tour[11]. Pendant ce mouvement, la 345e compagnie est attaquée par une nuée de bombardiers ennemis qui lancent leurs bombes en rase-motte, fléchettes incendiaires, et mitraillent les chars. Ça et là, un char B flambe. Tous les villages sur 20 kilomètres de profondeur sont bombardés, ainsi que les quelques bois que l'on peut rencontrer. Ce n'est que rassemblés dans le bois de la Neuville-sur-Laon que les chars D 2 échapperont aux avions ennemis qui semblent s'être moins intéressés aux R 35. Le soir, la compagnie reçoit l'ordre de se porter dans les bois de Lavergny, où elle arrive à 22 heures, les chars se postant face au nord. Les équipages tombent de fatigue.



Une vue quasiment artistique du 2 065 *Orléans* dans le champ d'épaves rassemblé hors de l'agglomération de Crécy. Comme le montre d'autres photographies, la tourelle est percée de part en part. *(Coll. S. Bonnaud)*



Char D 2 de la 345e CACC, 2e section
Le 2 065 *Orléans* du sous-lieutenant Goddalis, chef de la 2e section (lettre « B »), est le second char D 2 détruit à Crécy. Sa tourelle s'orne de trois grands « B » mais pas de son nom. Celui-ci, pourtant, est constamment cité dans les récits : ceci tient au fait que son équipage était celui de l'ancien *Orléans* de la 1re Cie. Tous les noms de la 345e CACC retrouvés à ce jour existaient déjà au 19e BCC, hormis l'énigmatique *Alger* cité par le capitaine Idée.

Profil Laurent Lecocq
sur notices de
P.-F. Aujas (tracés) et FV (décoration)
© H&C 2008 - Échelle 1/35

---

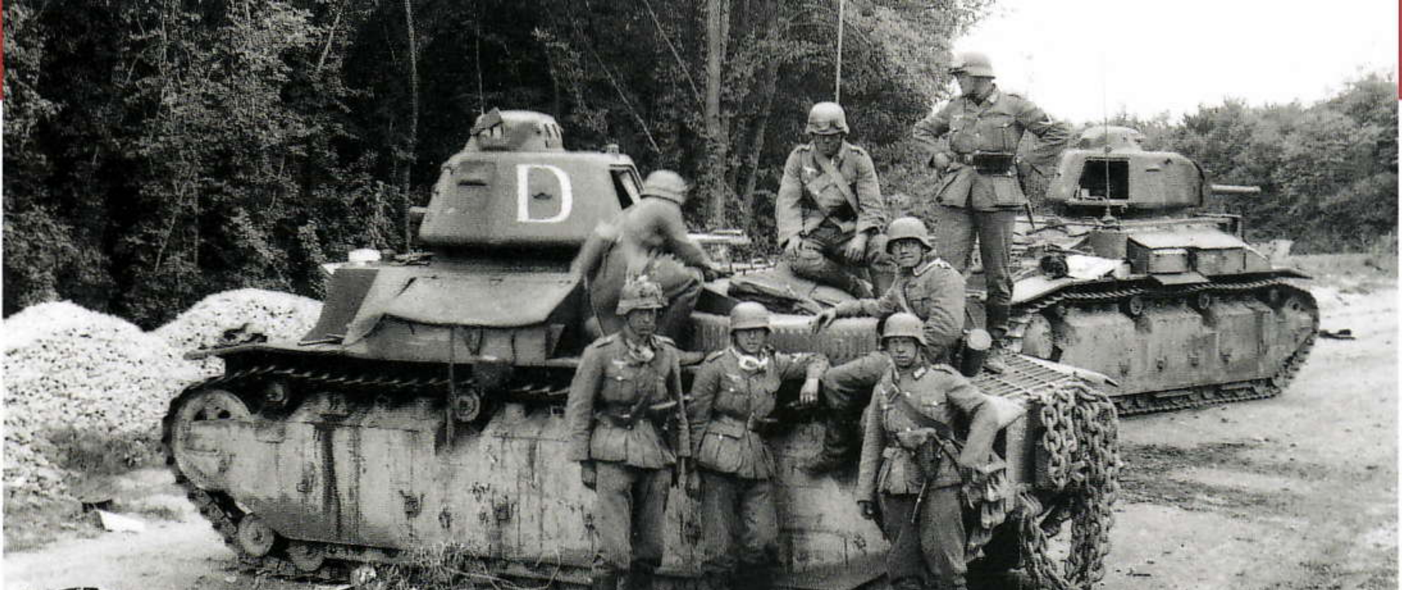
[7] Le chasseur Praet a aussi été retrouvé blessé à cet endroit selon le témoignage d'Yves Hanon, radio 52 (ER 52 *bis*, liaison compagnie à section) du *Rocroi*.

[8] Dans son célèbre ouvrage *Ceux des chars*, éditions Archat, Lyon 1941, chapitre *Histoires d'autonome, carnet de route du capitaine*, pages 104-106. Durant la campagne, Pierre Voisin est lui-même aspirant au 17e BCP (2e DCr).

[9] Appellation d'usage à la 345e CACC pour désigner les chars D 2 de la seconde série de fabrication *(➡ GBM 83 page 14).*

[10] Boudard parle quant à lui de PzKpfW III. Cependant, il semble qu'il n'y ait pas eu de chars allemands. Par ailleurs, le Panzer IV Ausf. B de 1940 ne pèse que 18 tonnes et est armé d'un 7,5 cm court, et non d'un 77 mm. Permanente dans les récits français de 1940, la mention du « 77», calibre classique allemand de 14-18, est toujours erronée dans le contexte.

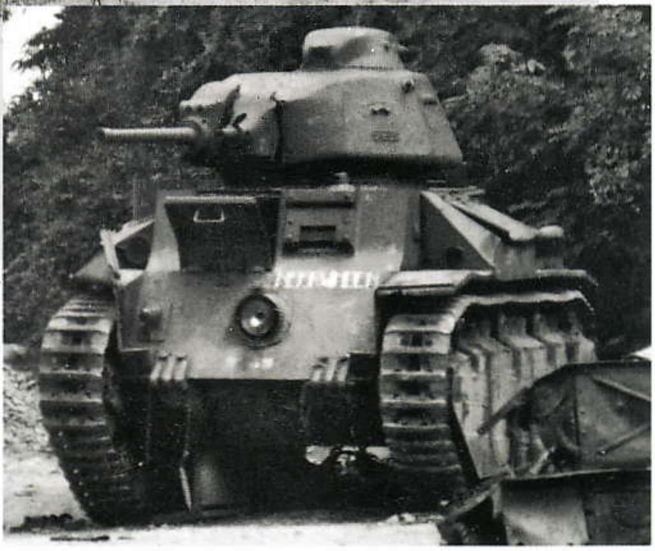
[11] Le combat de Crécy-sur-Serre aurait coûté au 2e BCC de six à huit chars selon les sources dont, sûrs, les R 35 n° **50 095**, **50 168**, **50 415** et **50 401**. En tout, suivant l'hypothèse la plus élevée, deux à la 2/1re compagnie, quatre à la 3e compagnie et deux à la CE.



Le chasseur Georges Damoiselet, (photographié ici durant l'hiver 1937-1938), futur caporal chef, pilote du *Neerwinden*, qui sera tué au combat le 20 mai 1940 à Festieux. *(Coll. anciens des chars via SB)*

Au premier plan le **2 059** *Neerwinden* dans lequel a pris place probablement le lieutenant Brumeaux, commandant la section échelon, afin de remplacer son chef de char d'origine, le sous-lieutenant Sergent. Celui-ci sera tué dans le char de commandement qui le précède et que l'on distingue en arrière-plan sur la route, le **2 054** *Rocroi*. *(Coll. S. Bonnaud)*

Un examen attentif de la photographie ci-dessus permet de supposer que le *Neerwinden* partage avec l'*Arcole* la particularité d'avoir son numéro répété sur la paroi arrière.



117
DAMOISELET GORGES
CAP. CHEF 507 CHARS
MORT POUR LA FRANCE

Ci-contre, **sa tombe provisoire.**

20 MAI, LE COMBAT DE FESTIEUX

Dans la nuit du 19 au 20 mai, la pression de l'ennemi s'accentue au nord et à l'est. En raison de nombreuses infiltrations ennemies, c'est une véritable guérilla qui commence.

Le 20 mai dès 8 h 30, des Allemands progressent en lisière du bois de la route d'Eppes et de Laon, près du village de Festieux. Les fantassins ennemis d'une colonne de l'IR 119 sont violemment mitraillés par une reconnaissance du sous-lieutenant Jeanney de la 3ᵉ compagnie du 24ᵉ BCC, puis de nombreux cavaliers sont abattus à 800 mètres par les chars camouflés sous les couverts des bois. Trois R 35 s'élancent alors pour ramener des prisonniers et une section de trois D 2 commandée par le sous-lieutenant Sergent (**2 059** *Neerwinden*, **2 056** *Wagram* et **2 057** *Patay*) se porte au secours du lieutenant Le Henry du 24ᵉ BCC — camarade de promotion du capitaine Idée — dont le R 35, touché aux chenilles par des antichars, est bloqué en mauvaise posture sur la route d'Eppes. Ils sauvent l'équipage et détruisent le PaK ennemi. Une heure plus tard, c'est au tour de trois automitrailleuses et d'un char allemand d'être détruits par nos appareils. L'ennemi réagit alors par un violent tir de « *77* » qui tue le sous-lieutenant Humbert du 24ᵉ BCC (P. Huard) et immobilise le **2 061** *Arcole* du sergent Pierron [12].

Les autres unités de chars qui se battaient aux côtés de la 345ᵉ se replient alors. La 345ᵉ se replie également, ne pouvant rester seule. Au même moment, voulant définitivement détruire l'*Arcole*, le capitaine Idée, à l'extérieur de son char, demande au *Wagram* commandé par le sergent Wax de tirer deux obus dans le compartiment moteur de l'*Arcole* par la porte du radio laissée intentionnellement ouverte après qu'il ait également jeté son mouchoir imbibé d'essence enflammé à l'intérieur. Le nécessaire est fait mais malheureusement, le sergent qui ne l'a pas vu tire un troisième obus qui frôle la tête d'Idée et lui crève les tympans. « *Sourd et crispé, le capitaine remonta à bord du* Rocroi. *Notre colonne de D 2, diminuée d'un, emprunta un layon forestier au milieu d'un vide militaire plutôt inquiétant* », témoigne le caporal Hanon.

À son arrivée à Festieux, où était précédemment le PC de la 4ᵉ DCr, Idée y arrête sa compagnie et va chercher des ordres. « *Les conditions dans lesquelles le capitaine Idée a reçu l'ordre de repli du colonel* [de Gaulle] *demeurent toujours pour moi une énigme puisque le motard* [Roger Lefebvre qui sera abattu et fait prisonnier en tentant d'apporter l'ordre de repli venant du PC de Trucy] *n'a pas pu lui remettre. Sans ordre formel, notre chef n'eût point abandonné le village de sa propre autorité. Je le revois encore souffrant des oreilles, entouré de ses lieutenants alors qu'il montait dans une voiture de tourisme. Il a transmis le commandement du* Rocroi *au sous-lieutenant Sergent, à charge pour celui-ci de sortir coûte que coûte de Festieux. Il n'a pas pu prendre cette initiative sans ordre. Je n'ai jamais pensé à lui demander comment les choses s'étaient passées.* » (Hanon)

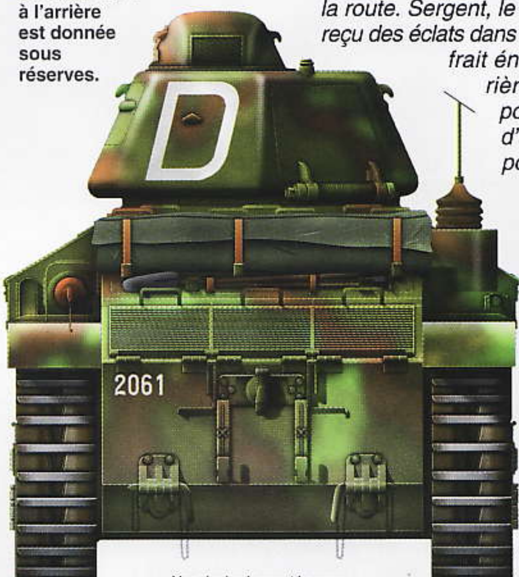
Festieux est alors presque totalement encerclé par les fantassins ennemis, IR 119 à l'ouest et IR 75 à l'est. Les positions au nord sont perdues et au sud, l'ennemi porte ses efforts sur le Chemin des Dames. Le village est évacué avec les plus grandes difficultés par les derniers défenseurs qui s'y trouvent encore (éléments du 10ᵉ cuirassiers, 4ᵉ groupe autonome d'artillerie, poste de secours), sous le bombardement perma-

[12] Le nom du char de Pierron, formellement établi après une recherche approfondie, se trouve en contradiction avec, d'une part ce qu'a écrit le capitaine Idée — qui indique *Alger* — et d'autre part ce qui a été publié en 1981 dans le bulletin de l'amicale du 19ᵉ BCC, qui indique *Yorktown*.

nent d'obus de mortiers qui feront un massacre de cuirassiers (AMD et motos). Des Allemands sont vus, en particulier, aux issues nord du village.

Les chars D 2 attaquent en colonne vers le nord. Pourquoi le nord et non vers Reims, se demandera toujours le capital Hanon, pour qui ce point demeure une énigme. En tête, le **2 054** *Rocroi* commandé par le sous-lieutenant Sergent est pris à partie par un canon antichar dissimulé jusqu'au dernier moment, qui le tire à bout portant. Le blindage est percé, les coups se succèdent, les autres chars arrivent. L'appareil du lieutenant Brumeaux, probablement le *Neerwinden*[13], est lui aussi atteint. Derrière, les sergents Wax, Bour et Monnier (respectivement **2 056** *Wagram*, **2 057** *Patay* et **2 066** *Denain* probable [14]) tirent et permettent au chasseur Chauffour (radio 51 du *Rocroi*), et à tout l'équipage du second de sortir de leur engin, sauf le pilote, le caporal Damoiselet qui gît sur la route, mort. Le **2 066** du sergent Monnier, atteint à son tour, se replie à l'intérieur du pays. Les rescapés prennent place dans les chars indemnes et la compagnie parvient à sortir de Festieux par un chemin de traverse.

Char D 2 2 061 ***Arcole*** **de la 4e section** (➡ *GBM 83 p. 21*). **Cet appareil a son matricule répété sur la paroi arrière. La lettre « D » à l'arrière est donnée sous réserves.**

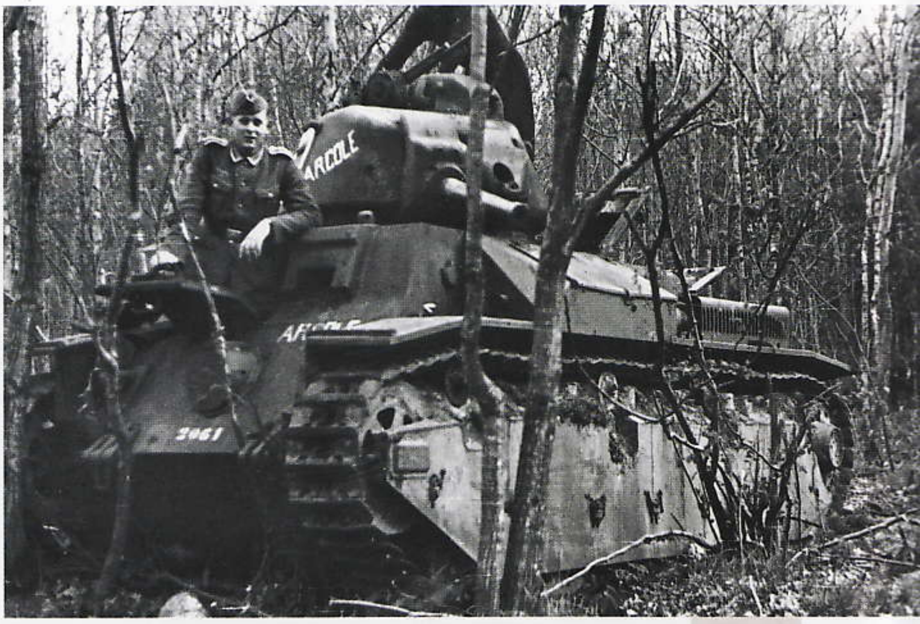


Vue de dos Laurent Lecocq
sur notices de
P.-F. Aujas (tracés) et FV (décoration)
© H&C 2008 - Échelle 1/35

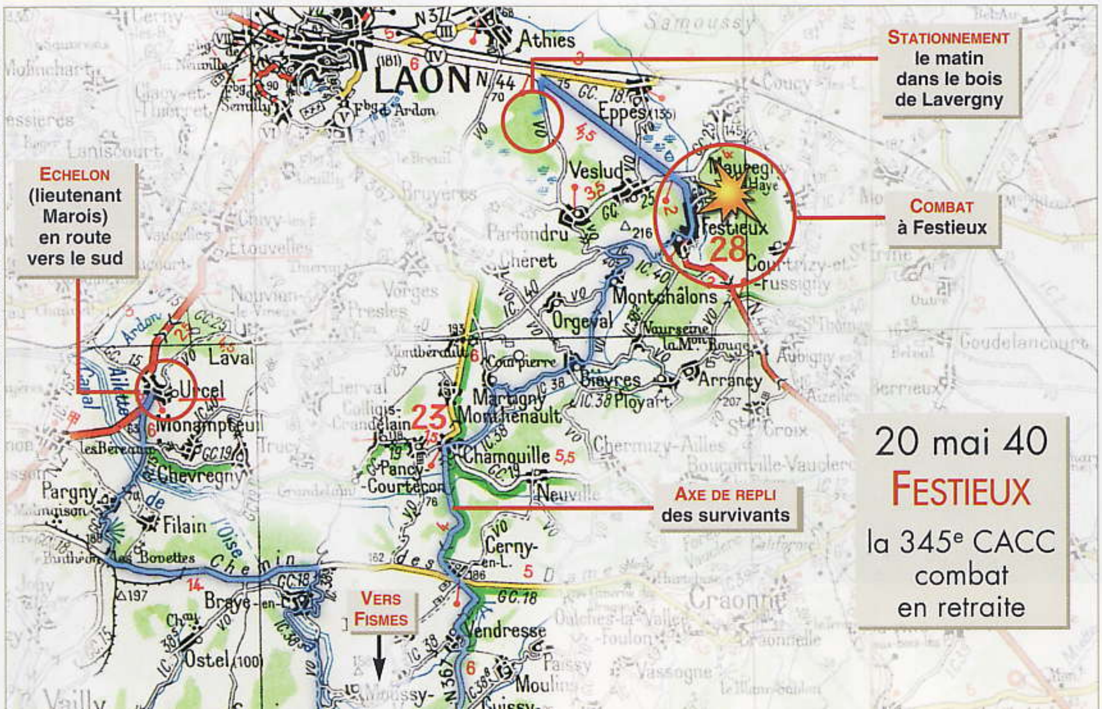
« Passe-moi les lunettes blindées », dit calmement le pilote du Rocroi

Il reste néanmoins un survivant dans le *Rocroi* qui a été oublié dans la panique. C'est le second radio du char de commandement, le 52 (ER 52*bis*), caporal Hanon, dont voici le récit : « *En ce début d'après-midi du 20 mai, nous démarrons pesamment sur le bitume de la N 44 menant à Corbeny, dans un impressionnant boucan de moteur et de crissements de chenille. Flegmatique comme toujours, Alex* [Monnet, le pilote du *Rocroi*] *roule à gauche. Pourquoi à gauche puisque la route effectuant un virage brusque à gauche, il ne découvre l'au-delà qu'avec un retard de quelques secondes ? Nous les deux radios sommes ratatinés à la droite du char, moi en avant, devant l'autre* [Chauffour]. *La route est très étroitement encadrée par une futaie au taillis épais. Pan ! Un obus antichar a frappé l'épiscope d'Alex, éparpillant de menus éclats de verre qui lui tailladent le visage… Calmement, il me demande de lui passer ses lunettes blindées*[15] *qu'il a dans la poche droite de son blouson, ce que je fais très vite et les lui pose à la bonne hauteur. Il veut les ajuster et lâche son levier droit une seconde…le char dérape un peu à gauche. Du tourelleau le sous-lieutenant Sergent a-t-il aperçu la fumée du canon antichar ? Le temps qu'il ajuste le canon sur lui, c'est trop tard… Je ne peux dire s'il a riposté car un deuxième obus frappe le* Rocroi *au même endroit. Le blindage était assez ouvert pour que j'aperçoive Alex, renversé sur son siège, la tête en sang, soupirant, les mains crispés sur ses leviers et les pieds écrasant les pédales d'accélération et de freinage. Le moteur cala et après quelques trépidations sur la pente du bitume, le char s'immobilisa un peu en travers de la route. Sergent, le chef de char, avait probablement reçu des éclats dans le bassin, car, plié en deux, il souffrait énormément. Le radio ER 51, derrière moi, se dressa alors, ouvrit la porte arrière de la tourelle et, frappé d'une terreur panique, jaillit du char pour fuir à l'arrière…*

Je voulais agir mais, avant, retirer mon encombrant casque de radio, relié par un cordon au poste ER 52 bis pour le remplacer par le béret noir des chars. Pan, un troisième antichar frappa le Rocroi *à la hauteur de ma tête cette fois, où le blindage n'est pas incliné… Je vis un ou deux chargeurs de mitrailleuse Reibel se détacher de la paroi me faisant face, la lumière du jour briller comme une pièce de 1 franc en même temps que je ressentais comme un coup de bâton sur l'avant-bras droit, heureusement amorti par ma veste de cuir. Des particules métal-*



Avant que le 2 061 ***Arcole*** **soit perdu, le premier, à Festieux, son équipage a installé la MAC 31 en position antiaérienne.** *(Coll. S. Bonnaud)*



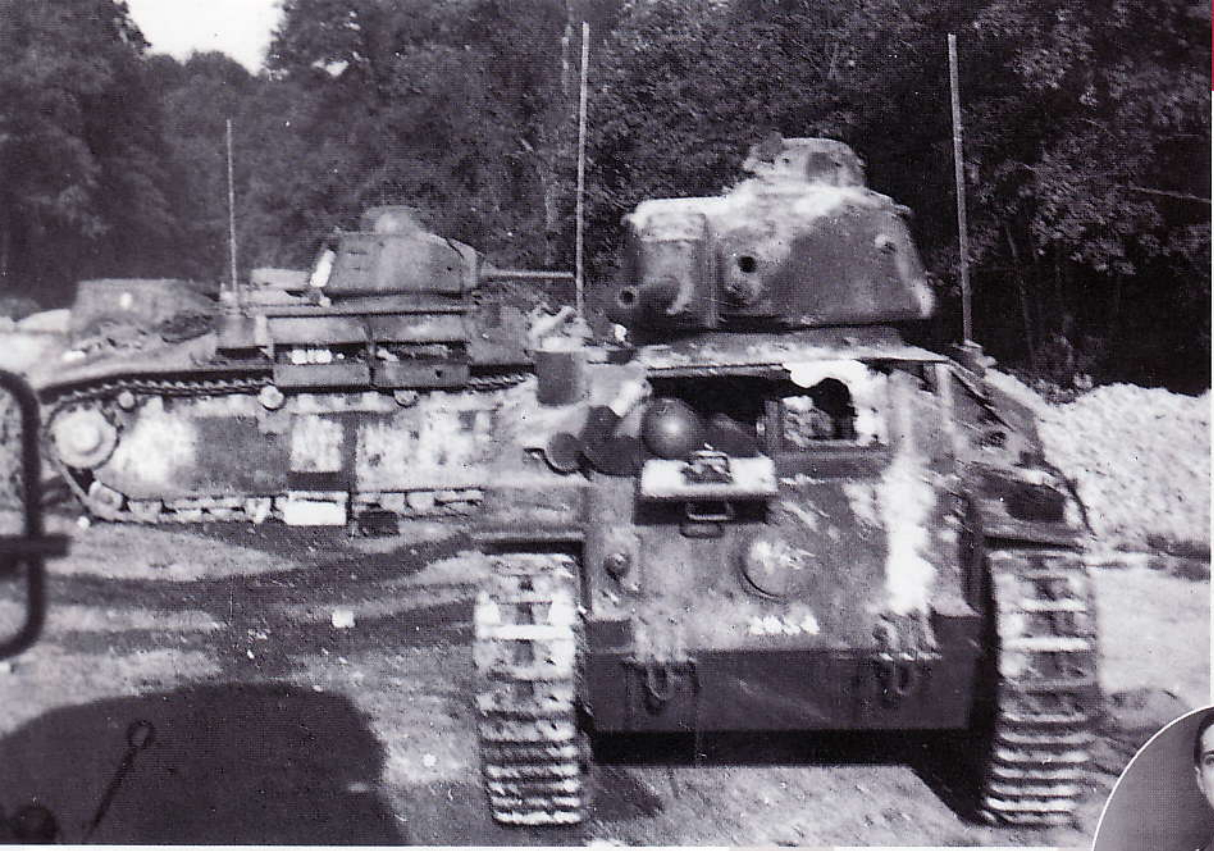
Infographie J. Ghys sur fond de la carte Michelin d'époque au 1/200 000. DR

Notes

[13] Le *Neerwinden*, le précédent char du sous-lieutenant Sergent, a, selon nous, été confié au lieutenant Brumeaux, chef de l'échelon.

[14] Cité par Hanon, le *Denain* est très probablement le char du sergent Monnier (qui avait déjà l'ancien **2 041** *Denain* à la 3e section de la 1/19e BCC). Le nouveau *Denain* est donc, par voie de conséquence, le **2 066** sans nom apparent à grand C blanc montré dans GBM 83 pages 18-19 et qui, incomplètement saboté, servira un peu plus tard aux Allemands à remorquer le B 1*bis Athos*.

[15] Accessoire spécial mis au point par le commandant Balland, et fabriqué par Luchaire en 1939.



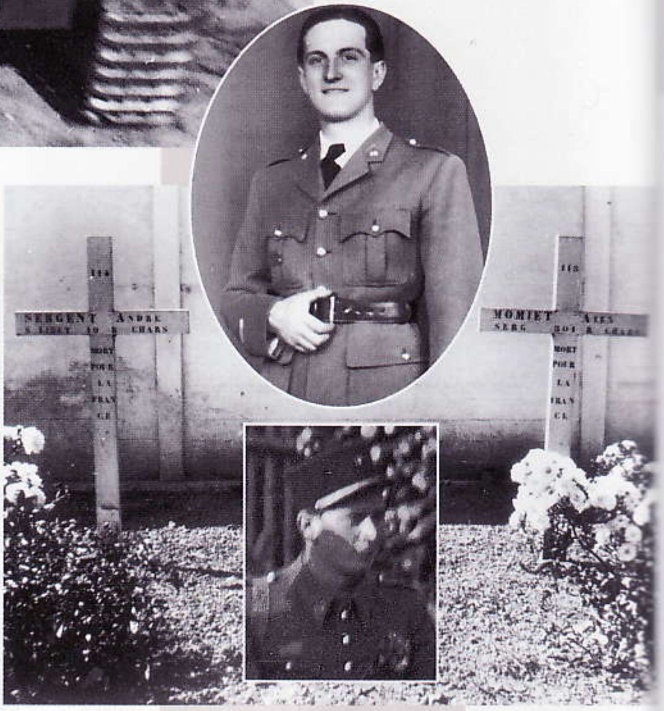
Dans le bas-côté du chemin non loin de Festieux sur lequel le 2 054 *Rocroi* a mené son dernier combat, des prisonniers français s'affairent sous la surveillance de soldats allemands. Après avoir creusé les tombes des trois tués des équipages du *Rocroi* et du *Neerwinden* tombés lors de cette tragique journée du 20 mai 1940 pour la 345ᵉ CACC, ces hommes semblent être en train de mettre en terre l'un d'eux. *(Coll. S. Bonnaud)*

liques m'avaient occasionné quelques petites brûlures au cou par incrustation et au poignet. Le fond de mes oreilles bourdonnait. À ce moment là, j'entendis vaguement le chef me dire : "Hanon, prenez la place du pilote ! " *Mais pour retirer ce gaillard de 1,80 mètre et de 80 kg de son siège, il eût fallu être deux ou trois et avoir de la place derrière, là ou était le chef de char. Moi-même, je ne pouvais pas me lever, me tenir droit faute de place et sans ouvrir en grand la portière devant moi et face à l'ennemi, je ne sais pas comment j'expliquai tout cela à un agonisant…*

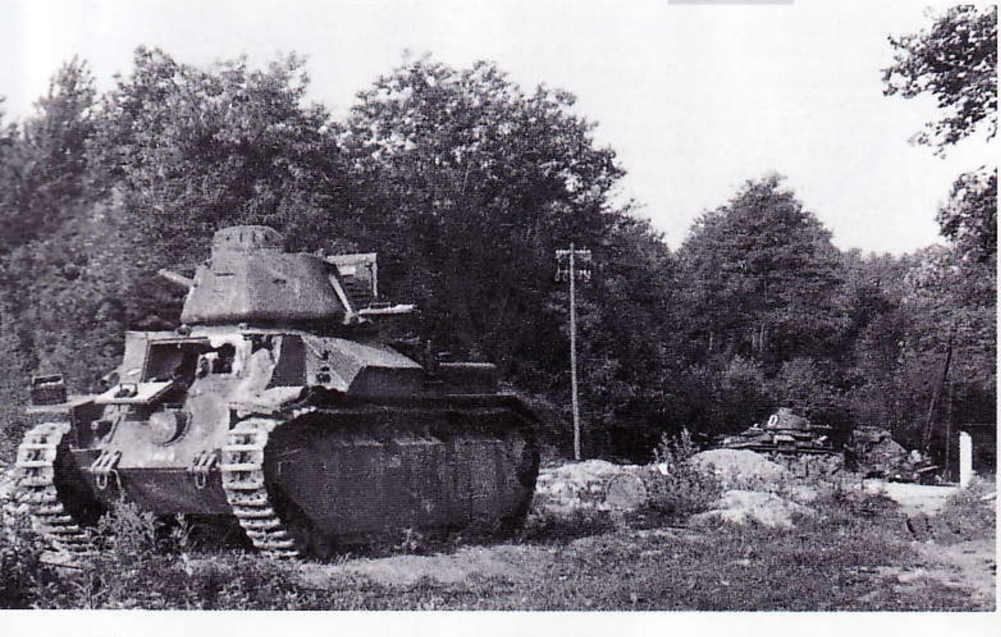
« Hanon, prenez la place du pilote », dit le sous-lieutenant à l'agonie

Entre deux plaintes, si moi, momentanément sourd j'ai bien compris ce qu'il balbutiait, il disait " Sauvez-vous (ou rendez-vous) si les boches le veulent bien ".

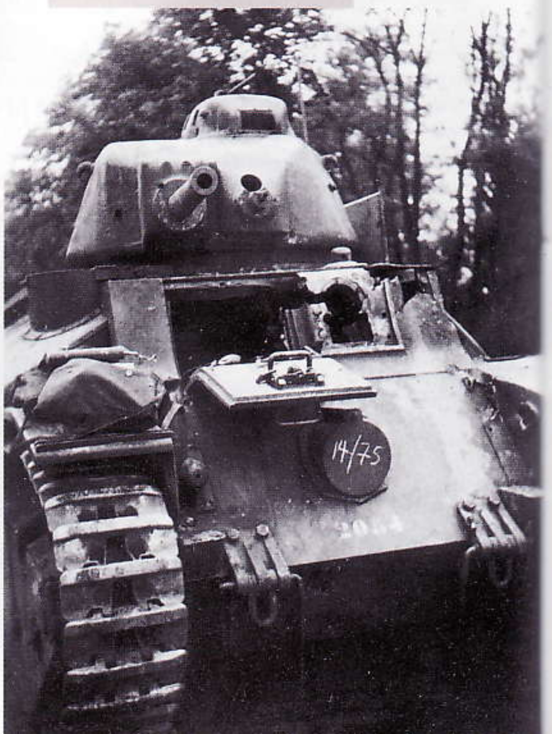
Ces propos, l'auteur de l'historique du 19ᵉ BCC les a un peu modifiés après que je lui eusse décrit le drame. J'ai constaté ici et là, au cours de mes lectures, quelques différences quant au nombre d'obus tirés sur mon char. Je ne puis être précis moi-même et m'éton-



Les tombes provisoires du sous-lieutenant Pierre Sergent *(en médaillon)* **et du sergent pilote Alex Monnet** *(en encadré rectangulaire)*, **tués à bord du Rocroi** *(vue de face ci-dessous)*.



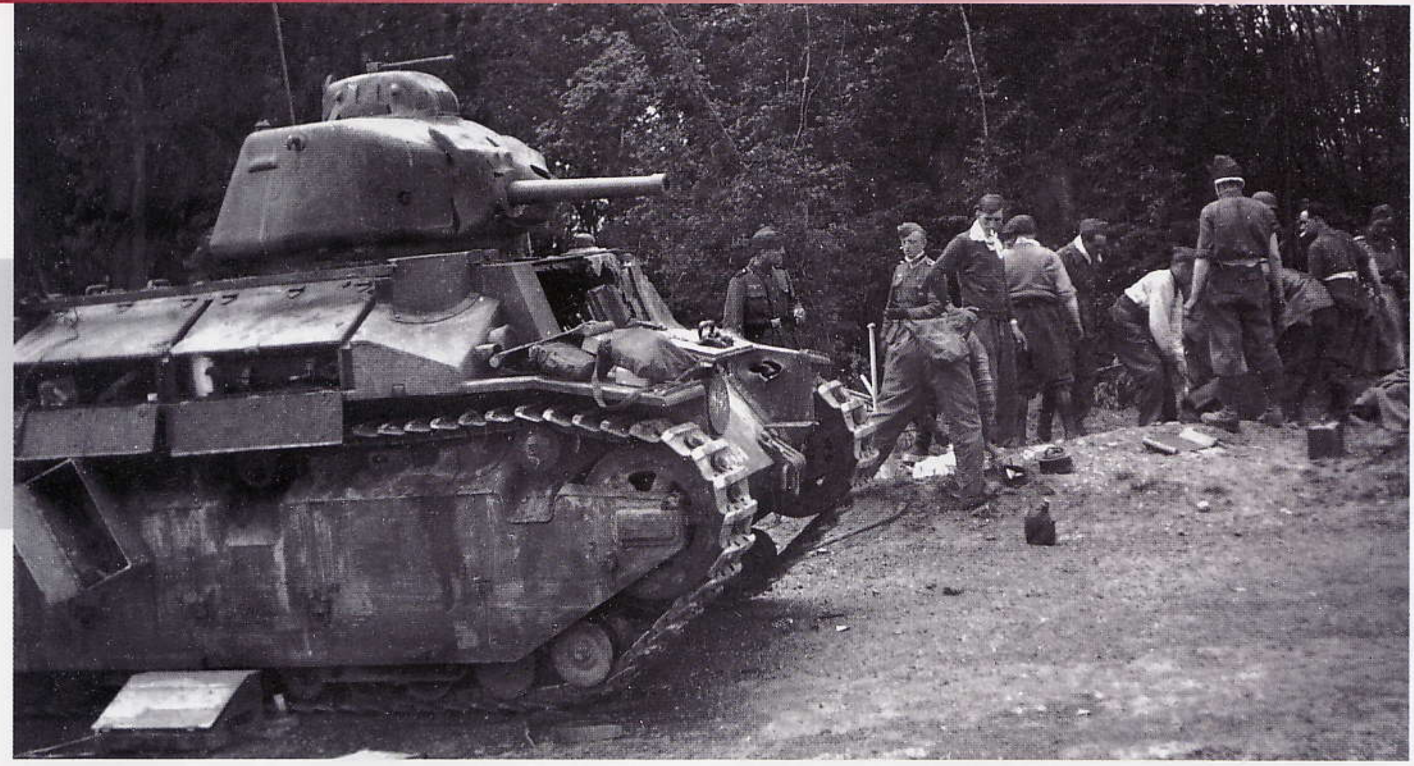
Le 2 054 *Rocroi* et, au fond, le 2 059 *Neerwinden* reconnaissable à son grand « D » blanc. Le char que son premier chef le capitaine Idée écrit *Rocroy*, ne porte quant à lui aucun signe distinctif hormis son matricule à l'avant. *(Coll. S. Bonnaud)*



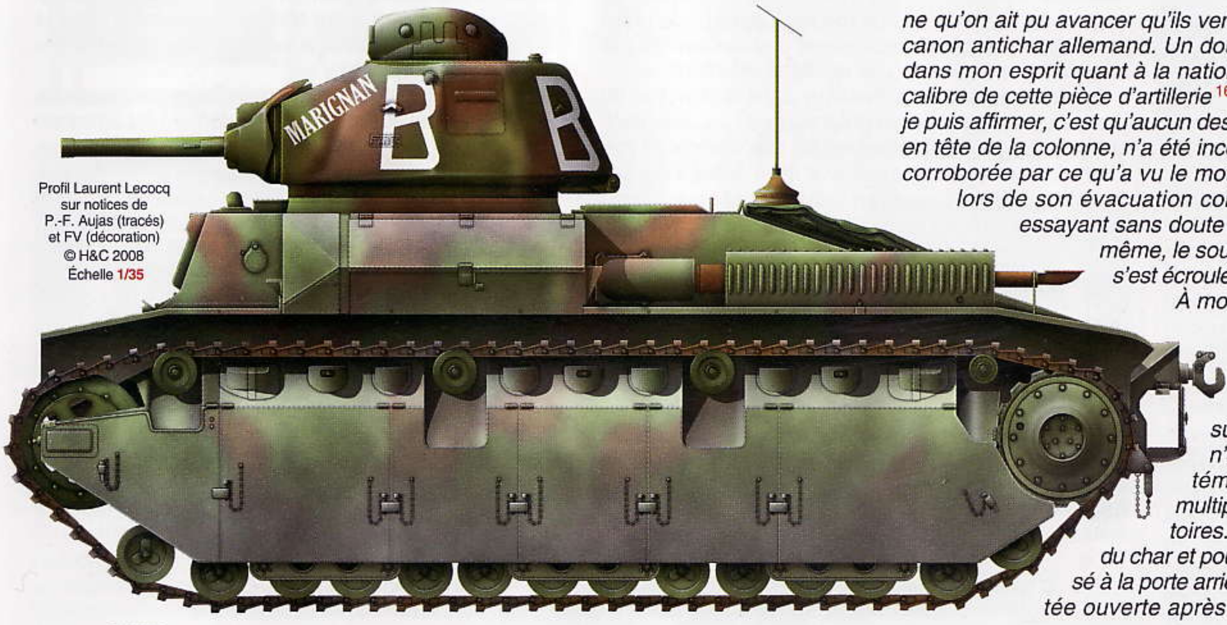
Le 2 054 *Rocroi* à bord duquel le sous-lieutenant Sergent trouve la mort le 20 mai 1940 à Festieux. Prise quelques heures après les combats, cette photographie sans concession montre le corps de l'officier émergeant de la trappe avant. Derrière lui, l'épave du *Neerwinden*. Peu après, les épaves seront légèrement déplacées. *(Coll. SB)*

NOTES

[16] Hanon sous-entend la présence d'un 47 antichar français retourné par les Allemands.

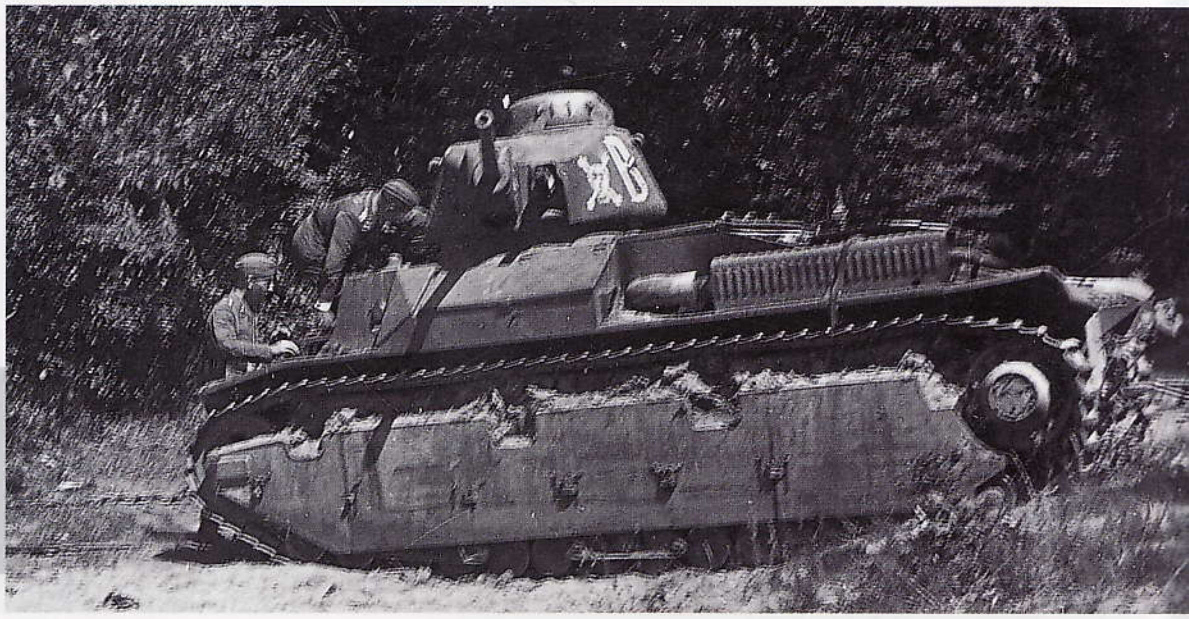


ne qu'on ait pu avancer qu'ils venaient tous du même canon antichar allemand. Un doute terrible demeure dans mon esprit quant à la nationalité et au véritable calibre de cette pièce d'artillerie[16]. *Ce que par contre, je puis affirmer, c'est qu'aucun des deux chars touchés, en tête de la colonne, n'a été incendié. Ma parole est corroborée par ce qu'a vu le motard Roger Lefebvre lors de son évacuation comme prisonnier. En essayant sans doute de sortir du char lui-même, le sous-lieutenant Sergent s'est écroulé sur la portière avant. À moins que l'ennemi l'ait placé ainsi pour que l'on songe à l'enterrer. Mais ni le Rocroi, ni le char suivant ne brûlaient. Il n'est pas rare que des témoignages oculaires multiples soient contradictoires. Il fallait que je sorte du char et pourtant je n'ai pas pensé à la porte arrière de la tourelle, restée ouverte après la fuite éperdue du*



Profil Laurent Lecocq
sur notices de
P.-F. Aujas (tracés)
et FV (décoration)
© H&C 2008
Échelle 1/35

CHAR D 2 2 058 *Marignan* de la 2ᵉ section. L'appareil du sergent André arbore une belle décoration de tourelle, avec un « B » à la forme plutôt étrange (le second, à l'arrière, est donné sous réserves). Réparé en plein combat de Festieux, il se révélera impropre à toute utilisation ultérieure et sera finalement évacué sur remorque le 7 juin 1940, avant de finir sa carrière sur un wagon-plateau (➨ *page suivante*).



L'« inconnu de Festieux » pourrait être la légende de ce D 2 de 2ᵉ série portant sur la tourelle un « B » et une tête de mort. Le lieu n'est pas précisé mais tout évoque Festieux. Un seul char de la 345ᵉ CACC pourrait répondre à cette situation, le 2 064 de l'échelon. Mais est-ce lui ? Et sommes-nous bien à Festieux ? Le mystère demeure. *(Coll. S. Bonnaud)*

2e radio, ER 51… Ouvrir la mienne face à l'ennemi, c'était la mort à coup sûr dès que mon buste s'y encadrerait…J'avoue ici, sans fausse honte qu'après une dizaine de " nom de Dieu ", j'ai sorti de ma poche le chiffon sale qu'était devenu mon mouchoir pour l'agiter un peu par la portière entrouverte. Et là, miracle. Ou l'Allemand d'en face était gêné par le tir des autres chars ou alors j'étais pour lui un trop petit gibier. On ne tue pas un homme avec un obus antichar…

Descendu du Rocroi *sur le bitume, j'entendis tout de même le désagréable sifflement des balles et m'empressai de mettre la masse du char entre ces tirs et moi. C'est alors que, derrière mon char, je découvris le* Denain*, celui du lieutenant Brumeaux*[17]*. Son mécanicien pilote, mon copain Georges Damoiselet, gisait devant, sur la route et sur le dos, en treillis bleu et pantalon cachou. S'il avait été tué " à son poste " (comme cela a déjà été écrit) que faisait-il allongé sur le bitume ? Comme je me penchais sur lui pour voir ses blessures, une giclée de balles raya le bitume et fit sauter les cailloux du bas-côté de la route. On m'en voulait de rester là et mon instinct de conservation me fit plonger en contrebas de celle-ci, à travers les ronces et les orties de la Berme, vers des cultures, d'où la vue de la colonne des D 2 m'échappa. La fusillade était obstinée et les balles continuaient à siffler à mes oreilles, je fus obligé de faire de la reptation entre des buttes de pommes de terre, perdant ainsi un temps considérable. Je pus me tenir debout dans les jardins des premières habitations de Festieux qui me dissimulèrent aux tirs d'une opiniâtre infanterie.* »

Le soir du 20 mai, quatre chars seulement sont encore à l'appel

Après avoir erré dans Festieux dans la direction du sud, pour trouver une issue et échapper à l'encerclement, le caporal Hanon sera finalement fait prisonnier, le 21 mai à Arrancy, avec l'amertume d'avoir été « *oublié* » par ses copains qui, à leur corps défendant, le croyait mort, d'après le récit fait par l'autre radio, Chauffour.

Quant à eux, les rescapés de la colonne de D 2 échappent à l'encerclement par la seule voie possible déjà empruntée par le capitaine Idée, un chemin vicinal, voire d'exploitation, qui se jette plein ouest dans la petite route conduisant à Montchâlons et de là à Bièvres, Chamouille et au-delà. Ce chemin est celui emprunté par tous les rescapés de la 4e DCr parvenus à sortir de Festieux.

Le char du sergent Tassel, le **2 060** *Tolbiac*, laissé seul près de Bruyères où il tenait un important carrefour, se replie également après avoir reconnu qu'il n'y avait plus de troupes amies à côté de lui et rejoint. Celui du sergent André, le **2 058** *Marignan*, réparé en silence alors que l'ennemi attaquait de part et d'autre, est mis en route une fois le culbuteur changé, et rejoint lui aussi mais, son système d'alimentation marchant mal, il prend feu et doit finalement être évacué. Il sera ramené à l'échelon un peu plus tard. L'équipage, sauf, gagne Urcel en moto.

La 345e redevient la 1/19e BCC

À 16 heures ce 20 mai, le chef de bataillon Ayme[18] reçoit du lieutenant Marois, chef de l'élément d'échelon de la 345e CACC, le compte-rendu suivant :

« *Situation générale très confuse. Suis avec l'élément de CE, les 2e et 3e mécaniciens à Urcel. Six ou sept chars existaient encore à 1 heure et étaient réunis à Parfondru. Plus d'essence, plus de munitions. Impossible de joindre les chars sans aucun doute. Si obligé de partir, descendrais sur Fismes par Pargny, Chavonne, Saint-Mard, Villers-en-Prayères. N'ai reçu aucun ordre depuis hier. J'attends vos ordres ici…* »

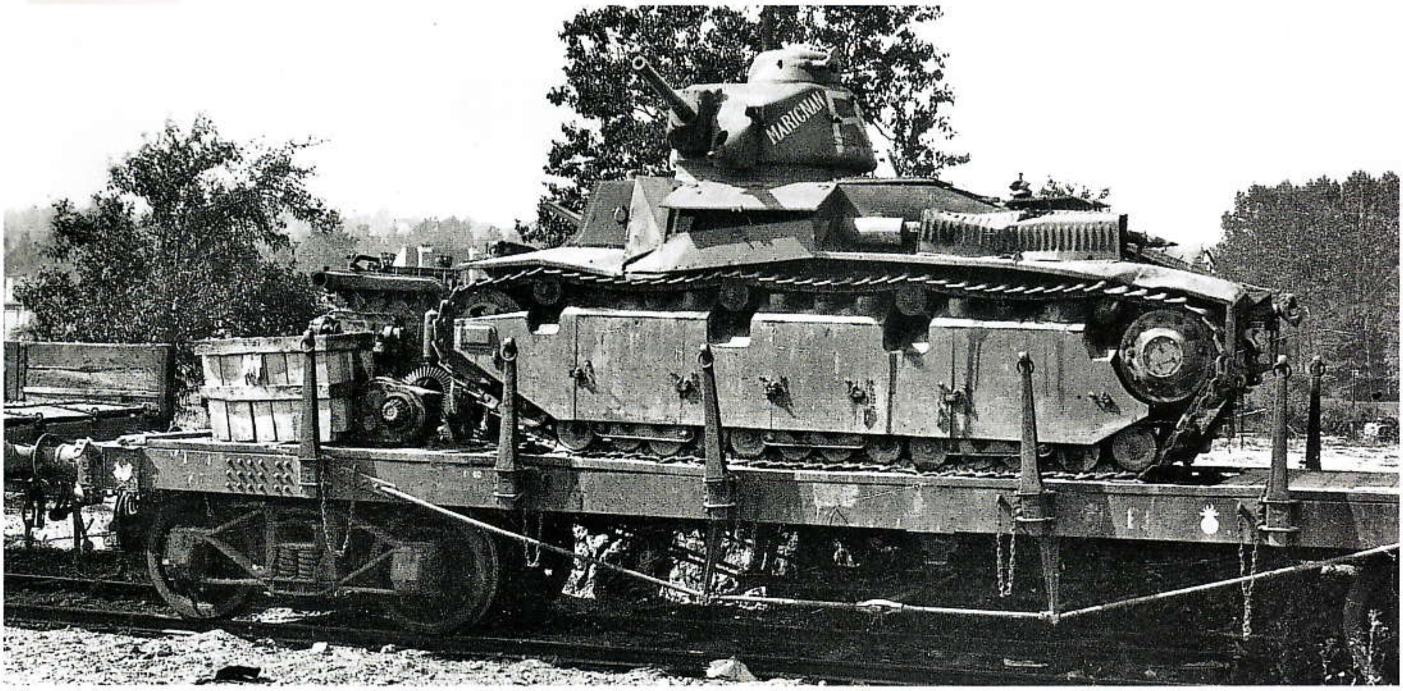
Ayme gagne aussitôt Urcel où il trouve le lieutenant Marois et, après examen de la situation, se rend au PC de la 4e DCr où il apprend ce qui s'est passé dans la matinée et que nous venons de relater, et où il est averti que la division de Gaulle doit se replier au sud de l'Aisne.

Le reste du 19e BCC[19], après avoir couvert le repli de la division au nord de Fismes, se porte sur Lagery, où il arrive dans la nuit. La 345e CACC arrive à passer l'Aisne grâce à un sergent ravitailleur en moto, Kowalsky, qui a précédemment trouvé un passage pour la compagnie d'échelon, et la section d'échelon sous les ordres du lieutenant Marois.

La 345e CACC, qui a cantonné à Sergy (sud-ouest de Fismes), rejoint le bataillon le lendemain à Lagery en remontant un peu plus vers l'est, au sud-est de Fismes.

Les équipages sont épuisés, le chef de bataillon n'arrive pas à obtenir du capitaine Idée, à bout de forces et souffrant atrocement de ses tympans perforés, des propositions de citations pour son personnel. Et sur les 14 chars du départ en opérations, quatre seulement sont encore à l'appel : **2 056** *Wagram*, **2 057** *Patay*, **2 060** *Tolbiac* et **2 058** *Marignan*, ce dernier inutilisable.

Le 21 mai, l'ordre est donné de rattacher la 345e compagnie au 19e BCC au point de vue personnel et matériel, d'où il s'ensuit une nouvelle répartition du matériel de la compagnie. La 345e perd aussi la plupart du personnel de son élément d'atelier ainsi que tous les gradés et chasseurs venus à sa formation d'autres compagnies du bataillon. Elle redevient la 1re compagnie du 19e BCC, de nouveaux combats l'attendent. ■



Le 2 058 ***Marignan*** **est longtemps resté non identifié, jusqu'à ce qu'une photographie permette d'établir avec une parfaite certitude sa présence sur un train bombardé en gare d'Esternay en juin 1940 : preuve de sa tentative d'évacuation par les Français vers l'arrière, en vue d'une réparation irréalisable aux premiers échelons.**
(Coll. S. Bonnaud)

Notes

[17] Selon nous (→ *aussi notes 13 et 14 page 55*), il ne s'agit pas du *Denain* (que nous attribuons au sergent Monnier, char **2 066**) mais bien du **2 059** *Neerwinden* formellement identifié sur toutes les photographies disponibles du combat de Festieux en bordure de forêt.

[18] Commandant le 19e BCC, à qui la 345e CACC a été rattachée le 18 mai (→ *GBM 83 page 20-21*).

[19] Le détail des marches du 19e BCC au cours de ces journées fera l'objet d'un article ultérieur.

HOMMES ET OUVRAGES DE
LA LIGNE MAGINOT
Jean-Yves Mary et Alain Hohnadel
TOME 1

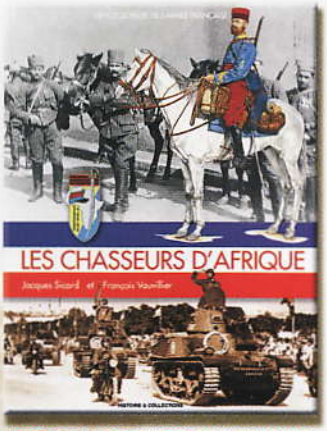
LA LIGNE MAGINOT TOME 1
La génèse de la célèbre ligne fortifiée, ainsi que les historiques de l'infanterie de forteresse (RIF).
192 pages **39,95 €**

HOMMES ET OUVRAGES DE
LA LIGNE MAGINOT
Jean-Yves Mary et Alain Hohnadel

LA LIGNE MAGINOT TOME 2
Le béton, l'armement et les formes techniques des ouvrages, plus l'artillerie de position (RAP).
232 pages **39,95 €**

HOMMES ET OUVRAGES DE
LA LIGNE MAGINOT
Jean-Yves Mary et Alain Hohnadel
TOME 3

LA LIGNE MAGINOT TOME 3
L'ordre de bataille de la ligne fortifiée du Nord-Est le 10 mai 1940, les combats de mai-juin...
256 p. **42,95 €**


LES CHASSEURS D'AFRIQUE
Jacques Sicard et François Vauvillier

LES CHASSEURS D'AFRIQUE
Touets leurs campagnes outre-mer et durant les deux guerres mondiales.
184 pages **18,25 €**

LES AUTOMITRAILLEUSES DE RECONNAISSANCE
1
L'AMR 33 RENAULT

LES AUTOMITRAILLEUSES DE RECONNAISSANCE
2
L'AMR 35 RENAULT

LES AUTOMITRAILLEUSES DE RECONNAISSANCE
En deux tomes sont traités tous les modèles d'AMR sortis par Renault, mais aussi par ses concurrents de 1931 à 1940.
Une documentation fabuleuse sur le matériel et sur les unités (GAM, RAM, dragons portés) qui ont combattu en mai 1940.

AMR 33 - 68 p. **14,95 €**

AMR 35 - 68 p. **14,95 €**

SPÉCIAL 14-18

LES GÉNÉRAUX DE LA VICTOIRE
LES GÉNÉRAUX DE LA VICTOIRE
LA GRANDE GUERRE

LES GÉNÉRAUX DE LA VICTOIRE TOME 1 - TOME2
Ces deux ouvrages présentent une sélection de soixante biographies de généraux français de la Grande Guerre. Le lecteur découvrira les différents parcours ayant permis d'accéder à ces grades, le vrai visagesd'hommes encensés ou malmenés par l'histoire, avec des anecdotes et des détails inédits.
68 pages **14,95 €**

LES FORTIFICATIONS ALLEMANDES d'ALSACE-LORRAINE
1870-1918

LES FORTIFICATIONS ALLEMANDES D'ALSACE-LORRAINE 1870-1918
Le système fortifié allemand des forts von Biehler à Strasbourg, aux puissants groupes de la place de Metz.
64 pages **15,50 €**

LE FANTASSIN ALLEMAND 1914 1918

LE FANTASSIN ALLEMAND 1914-1918
La vie quotidienne du fantassin allemand par le biais du «Deutscher Michel» symbole de l'union patriotique allemande
64 pages **15,50 €**

1919-1940
LES FEMMES AU SERVICE DE LA FRANCE
Frédéric PINEAU
Tome 1
LA CROIX-ROUGE FRANÇAISE

LES FEMMES AU SERVICE DE LA FRANCE
L'ouvrage évoque le rôle général des femmes dans la défense nationale, en particuliers les sociétés affiliées à la Croix-Rouge française. On y découvre l'organisation et la féminisation de ces sociétés,leur évolution depuis la Grande Guerre, la formation, leur rôle en Métropole, leurs nombreuses créations : canitnières parisienns, foyers du soldats, centres d'accueil, etc., leur histoire et leur parcours pendant la campagne de France, et, ce qui n'est pas moindre, leurs tenues, insignes et décorations sépcifiques.
128 pages **37,95 €**

JE COMMANDE LES OUVRAGES SUIVANTS

- ☐ Le Chemin des Dames NOUVEAU - *HIS0290* . . 42,95 €
- ☐ Le fantassin allemad 1914-1918 - *HIS0296* . . . . . 15,50 € [2]
- ☐ Fortifications allemandes d'Alsace-L- *HIS0299* . . 15,50 € [2]
- ☐ Les généraux de la victoire Tome 1 - *HIS0259* . . 14,95 € [2]
- ☐ Les généraux de la victoire Tome 2 - *HIS0260* . . 14,95 € [2]
- ☐ La Ligne Maginot Tome 1 - *HIS0193* . . . . 39,95 € [2]
- ☐ La Ligne Maginot Tome 2 - *HIS0105* . . . . 39,95 € [2]
- ☐ La Ligne Maginot Tome 3 - *HIS0134* . . . . 42,95 € [2]
- ☐ Les Femmes aux service de la F.- *HIS0220* . . . . 37,95 € [2]
- ☐ Les AMR 33 - *HIS0181* . . . . 14,95 € [2]
- ☐ Les AMR 35 - *HIS0182* . . . . 14,95 € [2]
- ☐ Les Chasseurs d'Afrique- *HIS0077* . . . . 18,25 € [2]

TOTAL GÉNÉRAL €

Ci-joint mon règlement par ☐ **Chèque bancaire** ☐ **Mandat**
à l'ordre d'Histoire & Collections

☐ **CB n°**

expirant en mois année *Clé* (3 derniers chiffres au dos de votre CB)

Signature :

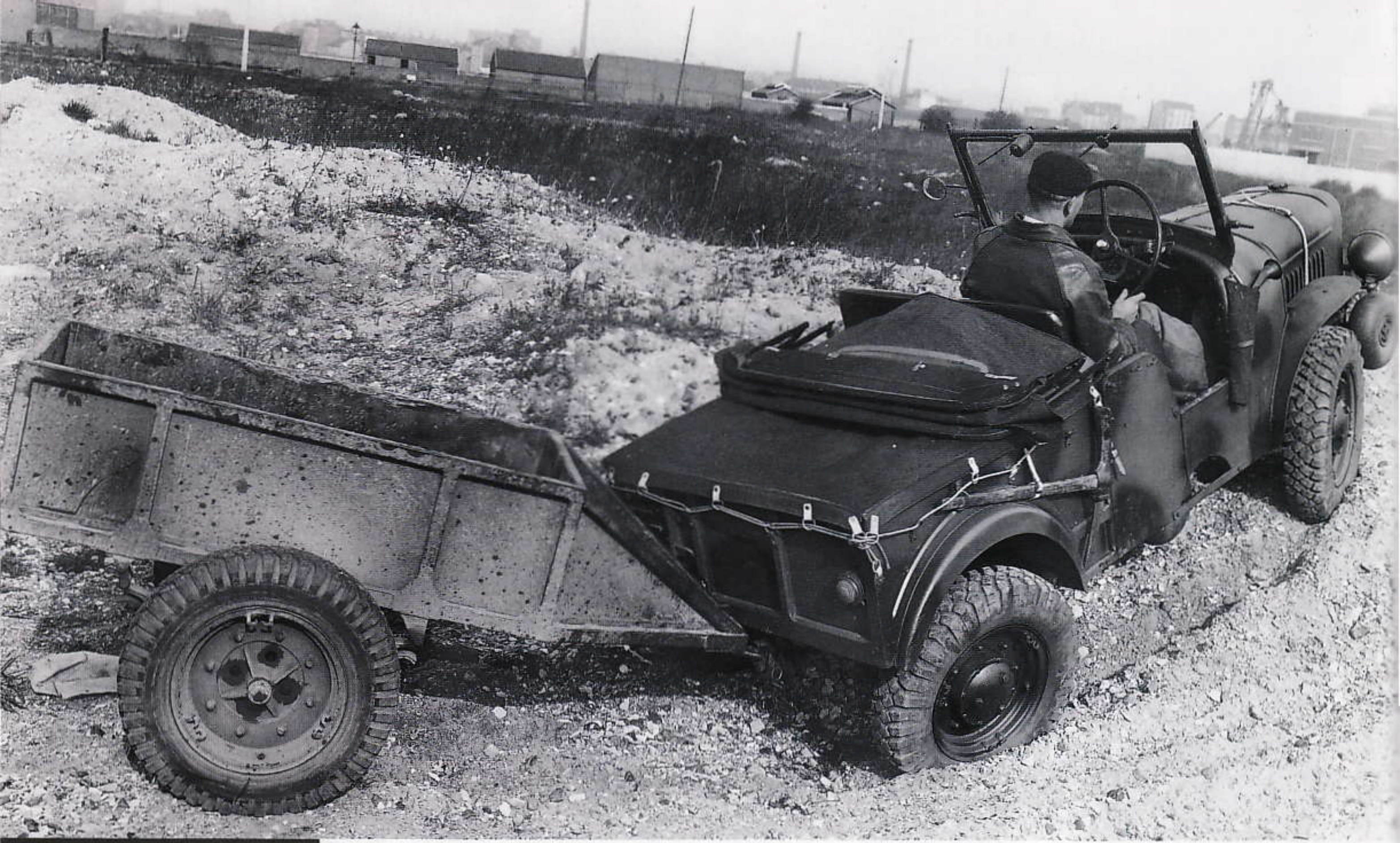
GBM 084

Bon à découper (ou photocopier) et à renvoyer avec votre règlement à
HISTOIRE & COLLECTIONS
5, avenue de la République, 75541 Paris Cedex 11
SERVICE CLIENTS *Fax : 01 47 00 51 11.*
N° Indigo 0 820 888 911
Foreign calls : + 33 140 211 796

Nom
Prénom
Adresse
Code postal ville
Pays Tél.
E-mail*
@
* Important pour être tenu informé de nos promotions

FRAIS DE PORT (2 - Livres)	***France***	1 ex. : 5 €	2 ex. : 8 €	3 et + : GRATUIT	
	DOM-TOM & Europe.	1 ex. : 8 €	2 ex. : 12 €	3 ex. : 15 €	4 et + : 18 €.
	USA & Canada	1 ex. : 15 €	2 ex. : 18 €	3 et + : nous consulter.	
	Autres pays.	1 ex. : 18 €	2 ex. et + : nous consulter.		

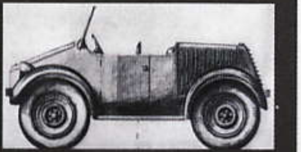
3. Promotions port gratuit limitées à : France, DOM-TOM & Europe : Autres pays, ajouter les frais de port.



François Vauvillier

SITUER LE SUJET
dans son emploi :
voiture tous terrains basse et légère

1936-40 **licences Tempo (D)**
→ *L'auto sous l'uniforme* p. 165



1936-39 **Citroën P 124**
→ *L'auto sous l'uniforme* p. 165

1937-39 **Lorraine 75**
→ *L'auto sous l'uniforme* p. 165

DANS CE NUMÉRO

1939-40 **Laffly V 10 R, M, CM**

DE PETITES 4 X 4 FRANÇAISES AVANT LA JEEP

LAFFLY V 10 R, V 10 CM ET V 1

L'armée française a-t-elle, sans le vouloir, *inventé* la Jeep ? Il est difficile de l'affirmer mais une chose est sûre : d'obscurs Laffly V 10 ont effectivement roulé un an avant que ne soit donné, outre-Atlantique, le premier coup de crayon du mythique véhicule américain.

Sujet fascinant que de rechercher les prédécesseurs de la Jeep. L'exercice passe par différents pays et, quant aux véhicules français, nous reviendrons à plusieurs reprises sur le sujet [1]. Mais pour l'heure, nous avons choisi de nous intéresser de très près au modèle le plus emblématique de chez nous, le minuscule Laffly V 10. Plongée dans l'inconnu.

Lorraine part en tête...

À la faveur du programme de l'été 1936 pour les voitures de liaison tous terrains (VLTT) à quatre roues motrices « *destinées plus particulièrement aux liaisons d'état-major* » [2], s'esquisse quelques mois plus tard une autre catégorie de voitures, plus petites et plus légères (autour d'une tonne à vide), destinées à transporter trois ou quatre hommes ou 400 à 500 kg de matériel.

Plusieurs constructeurs sont initialement sur les rangs, dont **Citroën** avec le projet **P 124**, dessiné dès octobre 1936 mais sans concrétisation apparente, et **Lorraine-Dietrich** (usine de Lunéville) qui présente initialement le modèle allemand bimoteur Tempo.

Essayée à Vincennes en été 1937 et comparée à la massive VLTT **Laffly R 15 R**, la Tempo offre, malgré ses défauts (empattement trop grand, faible garde au sol, conduite délicate), « *un grand intérêt comme engin de transport rapide de personnel en tous terrains en raison de son peu d'encombrement, de sa légèreté et de sa faible hauteur permettant un défilement facile aux vues terrestres ; avantages qu'offrent rarement les véhicules tous terrains de reconnaissance actuels qui sont en général lourds, encombrants et trop élevés* » (29 juillet 1937).

Lorraine obtient en septembre la commande de 12 Tempo « *destinées à remplacer les voitures ordinaires de liaison* » et, par ailleurs, prépare un autre modèle de voiture TT « *basse et légère* », la **Lorraine 75**, de carrosserie française sur châssis tubulaire Tatra, présentée à Vincennes dès la fin 1937.

... mais Laffly ne reste pas inerte

Surpris par cette ouverture inopinée de la catégorie « poids plume », le constructeur d'Asnières, presque omniprésent auprès de l'armée avec ses tous terrains de la série 15 trop gros pour l'emploi envisagé, n'entend évidemment pas laisser le champ libre à son principal concurrent. Mais deux contraintes s'imposent à lui :

*1) réaliser un **véhicule bas*** : cette question sera facilement résolue, au sein de la gamme 15, par l'adoption des châssis et carrosseries surbaissés : ainsi le R 15 R très haut sur pattes donne-t-il naissance au **V 15 R** de même motorisation et tonnage ;

*2) réaliser un **véhicule léger*** : là, il ne s'agit plus d'adapter de l'existant, mais bien de concevoir un véhicule nouveau, « modèle réduit » du précédent, donc doté d'un moteur plus léger, moins encombrant et moins puissant que le fameux Hotchkiss 486 qui motorise toute la série 15. Comme Laffly est lié à Hotchkiss dans le cadre d'un consortium, c'est au sein de la gamme du constructeur de Saint-Denis qu'il lui faut, de préférence, trouver ce moteur.

---

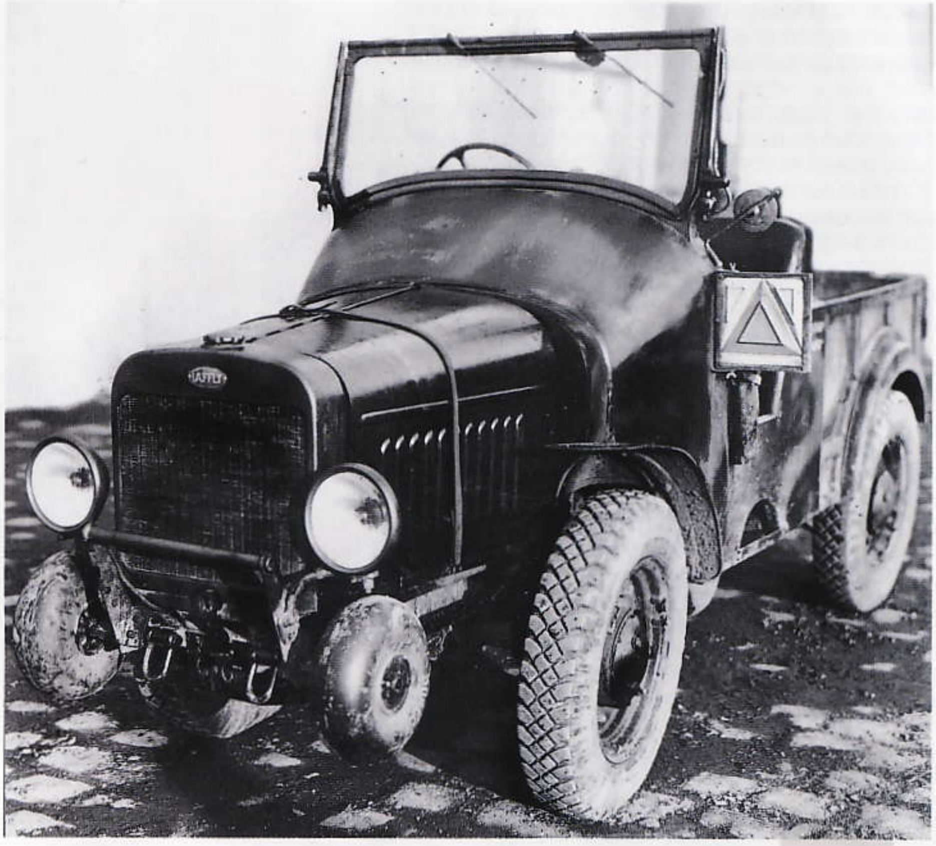
[1] Certains de ces véhicules sont présentés dans notre colonne de gauche, d'autres n'ont encore jamais été montrés. Tous le seront dans de prochains numéros de GBM, de même que le 4 x 4 léger Marmon-Herrington « *Darling* » de l'armée belge.

[2] Catégorie à laquelle appartiennent notamment les VLTT Laffly R 15 R (1936) puis V 15 R (1938), ainsi que la VLTT Latil M7 T1 *(→ GBM 80 pages 70-71)*.

Or, Hotchkiss vient justement de prendre le contrôle de la marque Amilcar et de lancer timidement la production, au printemps 1938, de la petite voiture de tourisme Compound propulsée par l'anémique moteur Amilcar B 38, un quatre-cylindres en lignes à soupapes latérales de 1 185 cm^3 (63 x 95 mm) développant à peine 33 chevaux. Modifié à l'été 1939 avec soupapes en tête et alésage augmenté, il devient le B 67 (dit aussi « Hotchkiss 467 » pour 4 cylindres de 67 mm d'alésage), sa cylindrée étant portée à 1 340 cm^3.

Adapter le moteur Amilcar à une réduction du châssis tous terrains Laffly R 15 R (même empattement mais roues réduites et voie de 1,10 m au lieu de 1,50 m), de type surbaissé, et réaliser un jeu d'organes mécaniques tous terrains eux-mêmes réduits, ne prend que quelques mois au constructeur d'Asnières. Ainsi naît, d'initiative privée, le « *véhicule TT* »[3] **Laffly V 10 R**. C'est-à-dire, suivant la typologie usuelle de la marque :

V pour quatre roues, châssis surbaissé
10 pour (environ) 10 quintaux de tonnage
R pour reconnaissance.



Le V10 M photographié à Vincennes fin octobre 1939. Le petit tracteur de montagne rentre juste d'une campagne d'essais autour de Chamonix.

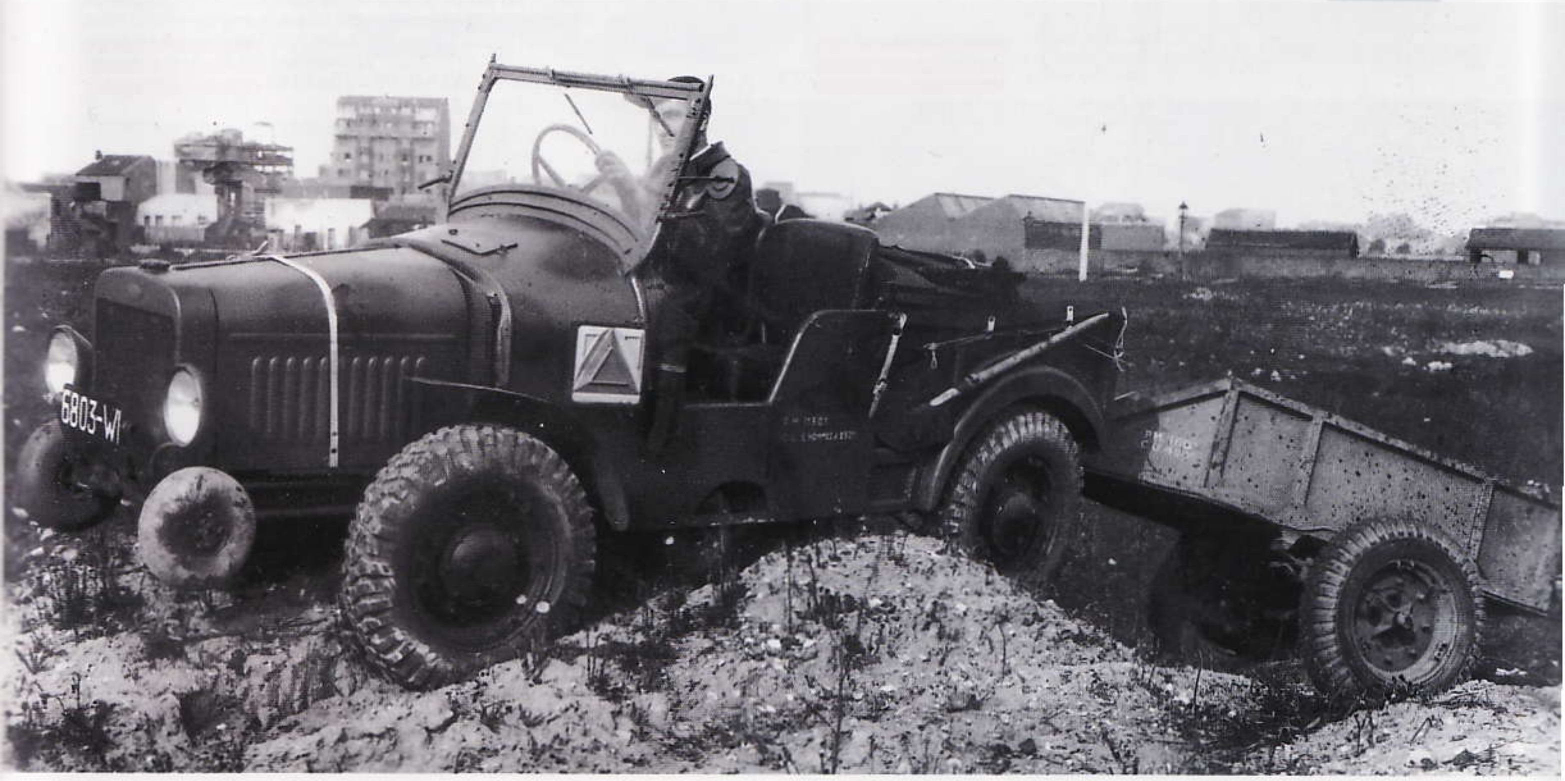
0 M

Le V 10 R de 1939

Fort peu d'éléments ont pu être retrouvés à ce jour sur ce premier « petit Laffly », manifestement mis sur la planche à dessin en 1938 mais dont la construction effective paraît n'être intervenue qu'au premier semestre de 1939. On n'en connaît, pour l'heure, pas la moindre photographie. Ce véhicule est sans doute né avec un moteur Amilcar B 38, car le premier B 67 (n° 3) n'est livré à Laffly que le 17 août 1939.

La présentation du V 10 R à la CEMA de Vincennes est annoncée par une lettre du 16 juin 1939 et le véhicule entame ses essais officiels à partir de septembre. Mais, à la date du 1er octobre, on apprend qu'il « *a été repris par le constructeur pour transformation. Il doit être livré de nouveau à la commission dans quelques jours* ». De fait, un nouvel état des études à la date du 23 jan-

En titre et ci-dessous. **Au printemps 1940, le V 10 M dans son apparence définitive, photographié sur le terrain vague d'Asnières avec la remorque Laffly.** *(Coll. F. Vauvillier)*



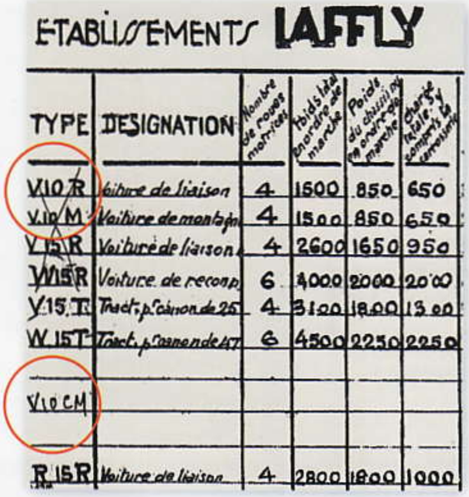
---

[3] Désignation exacte employée par la commission de Vincennes pour le V 10 R, le rôle exact du véhicule n'étant pas précisé.

vier 1940 indique que le V 10 R est classé en « *première urgence* » au plan des essais, mais que ceux-ci « *ont été interrompus après 5 000 km. Le constructeur doit apporter des modifications très profondes portant sur le moteur et sur l'ensemble du véhicule* », à la suite des conclusions provisoires du 26 décembre 1939. Du côté militaire, aucun autre élément n'a pu hélas, à ce jour, être retrouvé au sujet du V 10 R.

Chez le constructeur en revanche, un autre élément existe mais il ne nous éclaire guère plus. Il s'agit d'un tableau général de caractéristiques à l'en-tête des usines Laffly, daté du 26 juin 1939 et qui, sous le titre « *Châssis tous terrains 1939* » récapitule l'ensemble de la gamme, du plus petit au plus gros (S 45 TL). Les deux premiers véhicules listés, dûment renseignés, sont la *voiture de liaison V 10 R* et la *voiture de montagne V 10 M*.

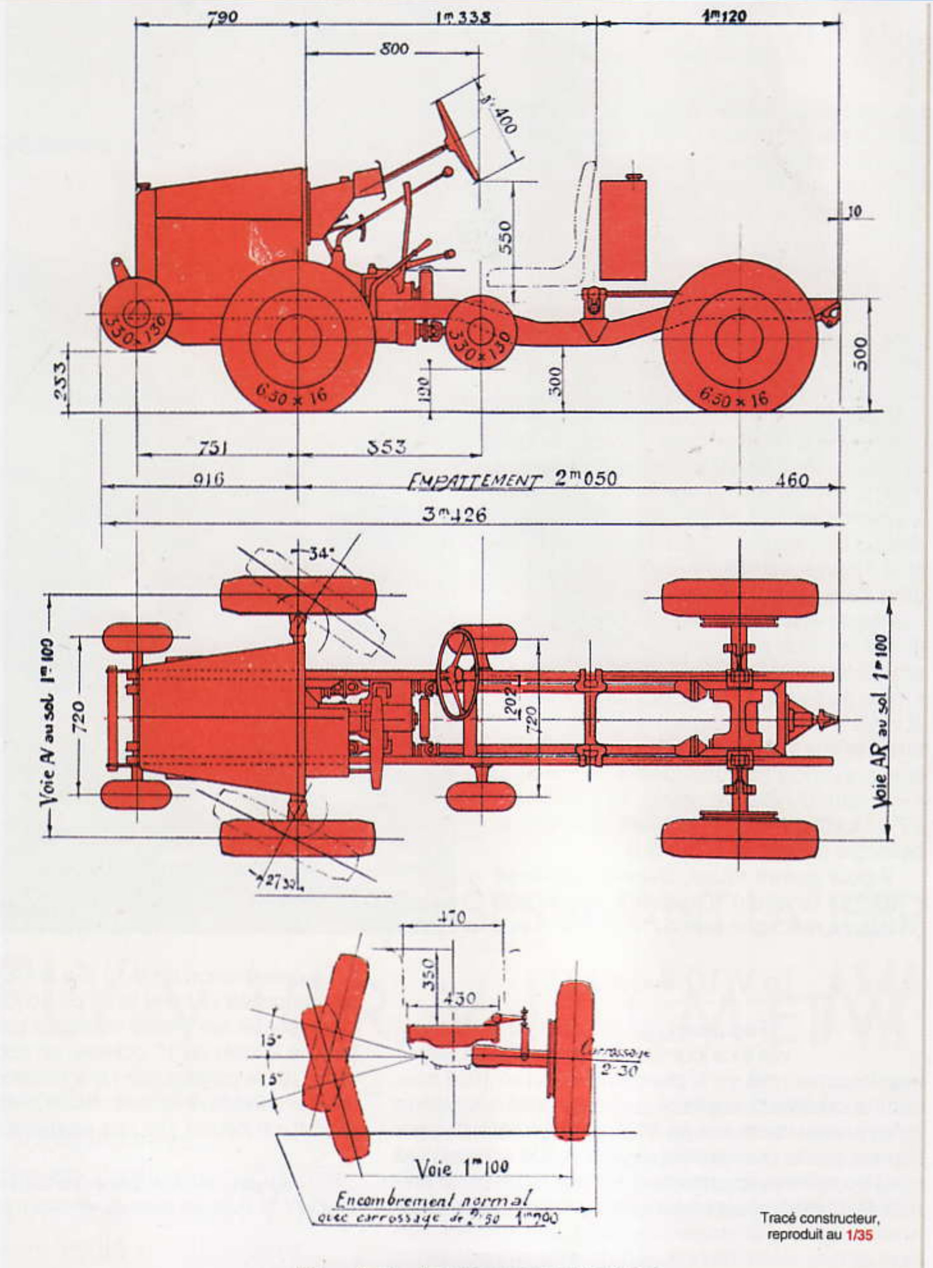
Hormis les questions structurelles de largeur de voie, de roues avant décrabotables ou non et de roues arrières directrices ou non, leurs caractéristiques mécaniques sont numériquement identiques, à l'exception des données chiffrées des réducteurs de roues avant et arrière, de la démultiplication totale et de la vitesse. De ces éléments, l'on peut déduire que le V 10 R comportait des réducteurs de roues de petit diamètre extérieur, du type dotant les VLTT Laffly R 15 R et S 15 R.



ETABLISSEMENTS **LAFFLY**

TYPE	DESIGNATION	Nombre de roues motrices	Poids total en ordre de marche	Poids du chassis en ordre de marche	Charge totale y compris la carrosserie
V10 R	Voiture de liaison	4	1500	850	650
V10 M	Voiture de montagne	4	1500	850	650
V15 R	Voiture de liaison	4	2600	1650	950
W15 R	Voiture de reconn.	6	4000	2000	2000
V15 T	Tract. p. canon de 25	4	3100	1800	1300
W15 T	Tract. p. canon de 47	6	4500	2250	2250
V10 CM					
R15 R	Voiture de liaison	4	2800	1800	1000

Extrait du tableau Laffly du 26 juin 1939. Sous les six premiers véhicules proprement identifiés et renseignés, quelqu'un a écrit avec moins de soins « *V 10 CM* », sans renseigner la ligne. *(Coll. F. Vauvillier)*



Tracé constructeur, reproduit au 1/35

LAFFLY

94, Av. des Grésillons - Asnières (Seine)
Téléphone : Grésillons **36-40**
R. C. Seine 104-616 - Adresse télégraph. : LAFFLY-ASNIÈRES

IMP. P. CHANOVE

Le plan coté du V 10 CM, tiré du prospectus du printemps 1940. Dans sa version finale (probable dès 1940, sûre en 1945), le châssis sera plus long de 5 cm, ce qui va allonger le porte-à-faux avant de la version V 10 CM. *(Coll. J.-F. Colombet)*

Caractéristiques détaillées des LAFFLY V 10 R, V 10 CM et V 10 M en 1939-1940

Moteur

Premiers essais probables (V 10 R et V 10 M) : Amilcar B 38, 4 cylindres 63 x 95 de 1 185 cm^3

Puissance maximum : 33 ch à 4 000 t/mn

À partir de la fin de l'été 1939 (V 10 R, V 10 M et V 10 CM) : Hotchkiss type 467 (Amilcar B 67) 4 cylindres 67 x 95 de 1 340 cm^3

Puissance maximum : 38 ch à 3 400 t/mn

Capacité du réservoir : 40 + 20 l

Poids et chargement

	V 10 CM	V 10 M
Poids du châssis nu :	920 kg	880 kg
Poids mort carrossé :	1200 kg	1150 kg
Charge totale portée [1] *:*	880 kg	720 kg
Charge utile [2] *:*	600 kg	450 kg
Charge totale tractée :	650 kg	650 kg

[1]. Carrosserie comprise
[2]. Dont 2 hommes (100 kg chacun avec paquetage)

Pentes gravies avec remorque

Poids total en charge :	2 450 kg	2 250 kg
Avec adhérence 0,4 :	30 %	40 %
Avec adhérence 0,6 :	45 %	55 %

Vitesses

Nombre de vitesses : 2 x (4 + AR)

	V 10 CM	V 10 M
1re avec réducteur :	3,5 km/h	3,5 km/h
2e avec réducteur :	6,5 km/h	6,5 km/h
3e avec réducteur :	9,5 km/h	9,5 km/h
4e avec réducteur :	15 km/h	15 km/h
1re sans réducteur :	14,5 km/h	10,4 km/h
2e sans réducteur :	25 km/h	17,8 km/h
3e sans réducteur :	38 km/h	27 km/h
4e sans réducteur :	58,5 km/h	42 km/h

NB : le V 10 R avec moteur de 1 340 cm^3 est donné comme pouvant atteindre 70 km/h (tableau du 26 juin 1939).

Réducteur différentiel

Carter formant bloc avec la boîte de vitesses et le moteur, différentiel à blocage automatique (Sensaud de Lavaud) dans le carter du réducteur.

Démultiplication totale : 6,25 (V 10 R) 7,48 (V 10 CM) 10,43 (V 10 M)

Mécanisme, couple constant : 33/28

Mécanisme, sorties latérales : 16/26

Transmissions

Deux transmissions parallèles sortant du bloc réducteur différentiel à l'AV et à l'AR, transmettant l'effort à l'essieu AV et à l'essieu AR.

Suspension, essieux et roues

Suspension par barres de torsion, demi-essieux en forme de fourche comportant un couple conique à l'intérieur d'un carter étanche. Un réducteur genre épicycloïdal est placé dans chaque roue. Roues directrices (4 sur le V 10 M) par joints homocinétiques.

Essieux AV et AR, couple conique : 11/12

Réducteurs de roues AV et AR : 15/45 (V 10 R) 14/70 puis 15/75 (V 10 M et V 10 CM)

Pneus : 650 x 16 (V 10 CM) 600 x 16 (V 10 R et M)

Rayon de virage : 5 m (V 10 CM) 3,50 m (V 10 M)

Dimensions et encombrement

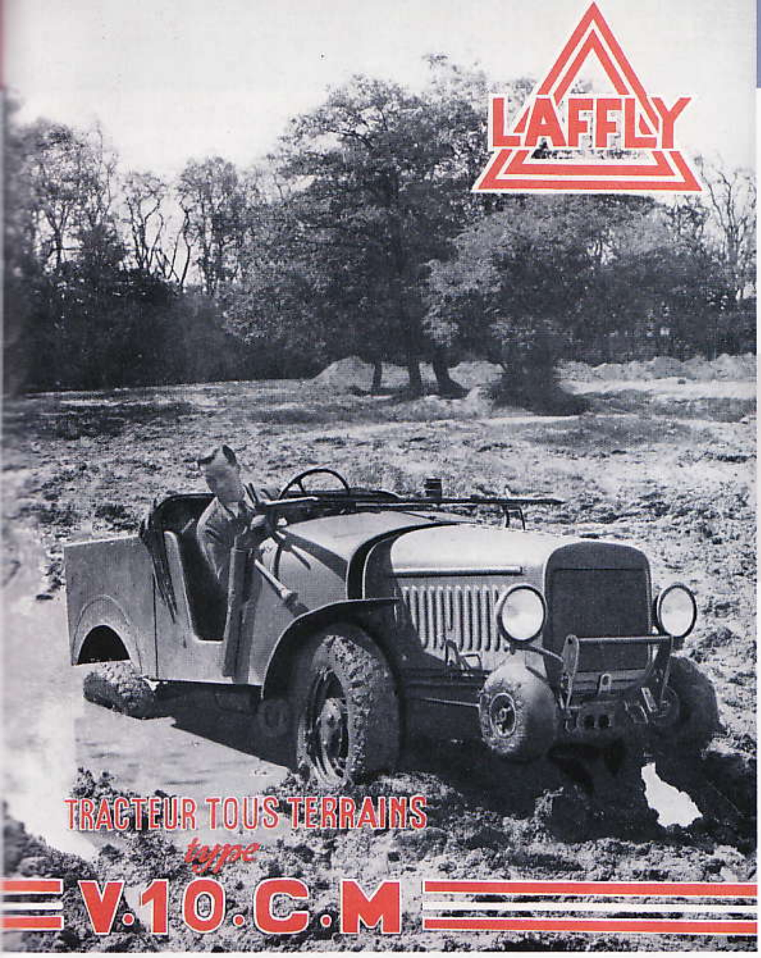
Empattement : 2,05 m

Voie : 1,10 m (V 10 R et V 10 CM) 1,00 m (V 10 M)

Longueur : 3,426 m, probablement 3,476 m au final pour le V 10 CM (porte-à-faux avant accru de 5 cm)

Largeur carrossée : 1,57 m (V 10 R) 1,35 m (V 10 CM) 1,21 m (V 10 M)

«V.I



Les photos du V 10 CM n'ont pas, à ce jour, été retrouvées. Seules sont disponibles les deux vues ayant servi à illustrer le prospectus édité au printemps 1940. *(Coll. J.-F. Colombet)*

Le V 10 CM de 1940

Au printemps 1940, il n'est plus question du V 10 R chez le constructeur, tandis qu'apparaît un certain **V 10 CM** dûment renseigné qui fait l'objet d'un dépliant quatre-pages imprimé en noir et rouge avec deux photographies, reproduites sur cette page.

Qu'est devenu le V 10 R ? Sans prendre de grands risques, nous présumons que, en même temps qu'il subissait les « *modifications très profondes* » évoquées plus haut (26 décembre 1939), le véhicule a changé de désignation, devenant le V 10 CM. Et ce pour des raisons qui, suivant la typologie Laffly, sont claires.

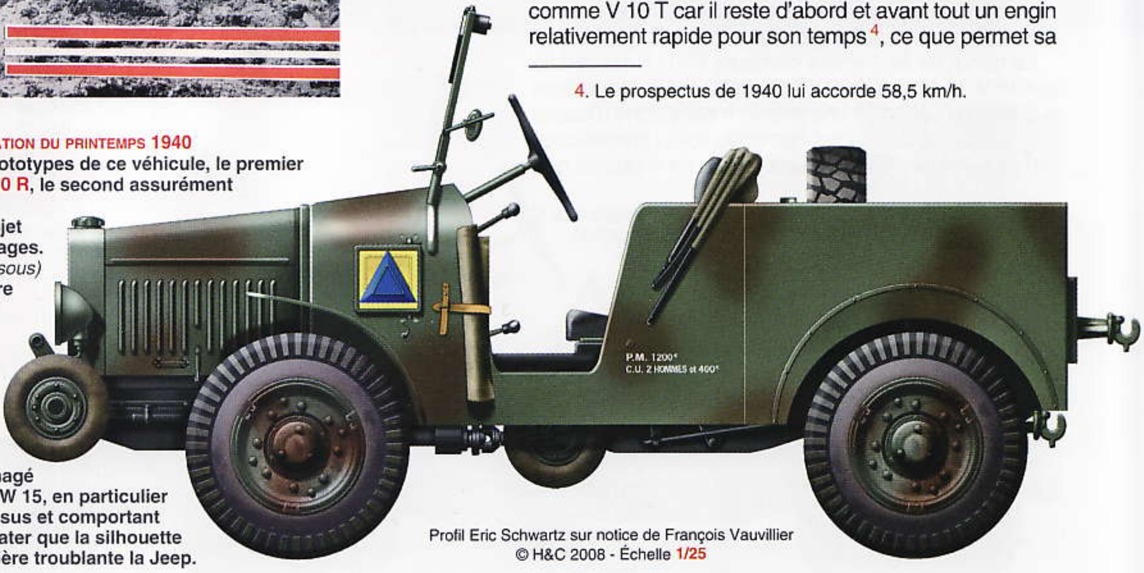
En effet, le V 10 CM — qui a fait en outre l'objet, de toute évidence, d'un nouveau prototype neuf — comporte, extérieurement, les mêmes gros réducteurs de roues que le V 10 M, réducteurs qui caractérisent les véhicules Laffly orientés vers la *traction* (T). Mais ce véhicule ne peut en aucune façon être nomenclaturé comme V 10 T car il reste d'abord et avant tout un engin relativement rapide pour son temps[4], ce que permet sa

> *Peut-être la réponse au « VTT léger à tout faire » que l'on cherchait dans les bureaux d'études sans que le besoin en ait été exprimé*

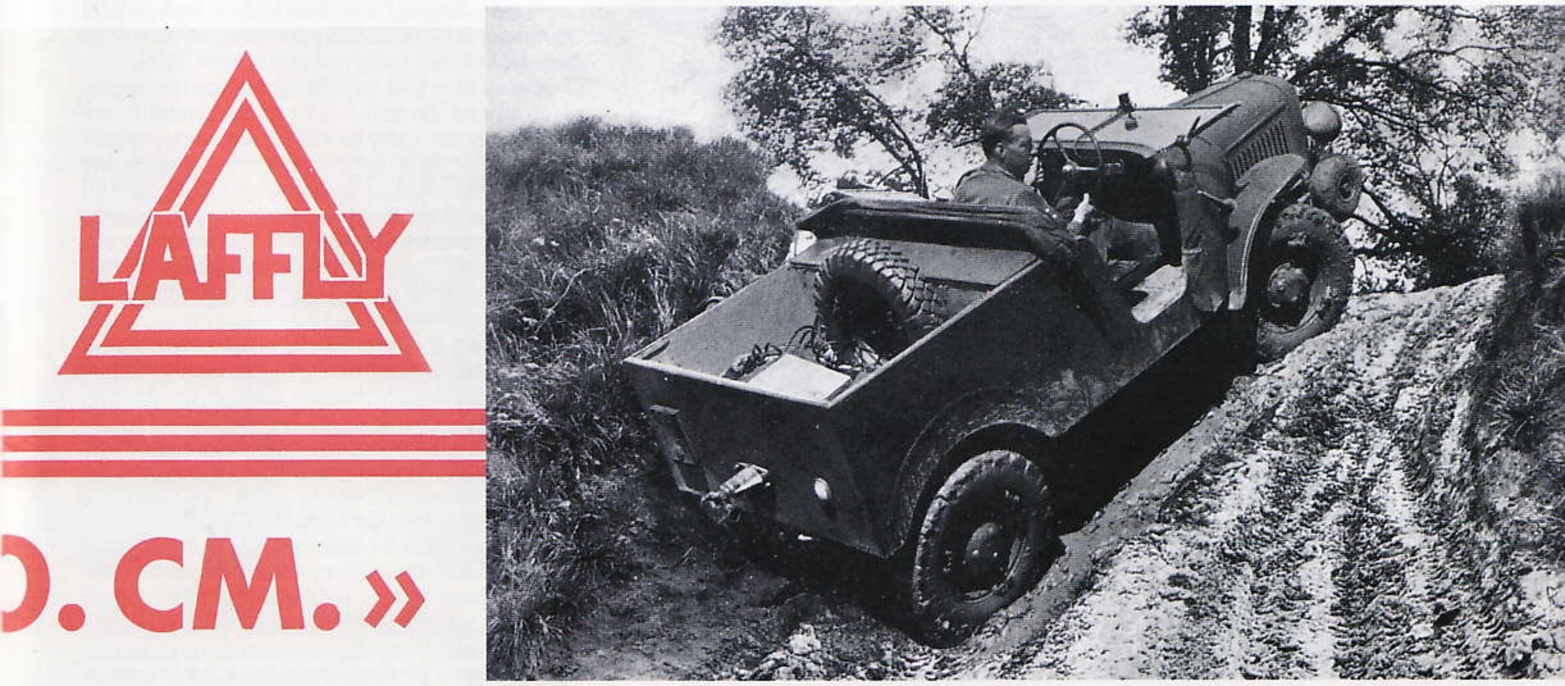
---

[4] Le prospectus de 1940 lui accorde 58,5 km/h.

Laffly V 10 CM, prototype en configuration du printemps 1940
**Nous supposons qu'il a existé deux prototypes de ce véhicule, le premier étant la possible transformation du V 10 R, le second assurément construit d'origine en V 10 CM.
Au printemps 1940, ce tracteur fait l'objet d'un prospectus descriptif de quatre pages. Nous y découvrons** *(ci-dessus et ci-dessous)* **un véhicule à caisse tôlée et échancrure de portière très basse, caisse arrière assez haute et sans siège, destinée à transporter seulement du matériel tandis que la capote, repliée sur les photographies, semble devoir ne protéger que les sièges avant. Tout l'avant (châssis et capot à 13 crevés présumés plus longs de 5 cm que celui du V 10 M), est aménagé de manière très semblable aux V 15 et W 15, en particulier avec un auvent presque plat sur le dessus et comportant un volet d'aération. Force est de constater que la silhouette générale du V 10 CM préfigure de manière troublante la Jeep.**



Profil Eric Schwartz sur notice de François Vauvillier
© H&C 2008 - Échelle 1/25



démultiplication nettement plus faible que celle, usuelle, d'un tracteur. Dans ces conditions, le suffixe CM peut s'expliquer ainsi : le M indique de toute évidence la parenté mécanique très étroite avec le V 10 M (*montagne*) développé plus bas. Quant au C, il peut indiquer, soit un châssis *court*[5] — nous n'y croyons pas —, soit très probablement la notion qui fait mécaniquement l'une des deux grandes différences entre le V 10 M et le V 10 CM : dans ce dernier, les deux transmissions avant « *sont rendues à volonté solidaires ou indépendantes du moteur par un double crabotage à main* ». Il est donc éminemment probable que le bureau d'études Laffly ait voulu indiquer par un C (pour *crabotage*) la présence de cette caractéristique essentielle du V 10 CM.

Pas la moindre trace du V 10 CM n'a été retrouvée à ce jour dans les archives militaires et la certitude existe qu'aucune commande n'en a été passée. Pourtant, ce véhicule est bien réel et c'est lui qui, assurément, représente la forme la plus aboutie du 4 x 4 léger français polyvalent de 1940.

Le tracteur de montagne V 10 M

Officiellement annoncée dès 1939 comme « *dérivée de la V 10 R* », et chrologiquement le second prototype de la famille, « *la voiture légère V 10 M a été construite par les établissements Laffly en vue d'effectuer des transports de matériels au profit des unités opérant en montagne* ». À cette fin, le **V 10 M** comporte une voie réduite et quatre roues directrices lui permettant de circuler sur les étroits et sinueux sentiers d'altitude.

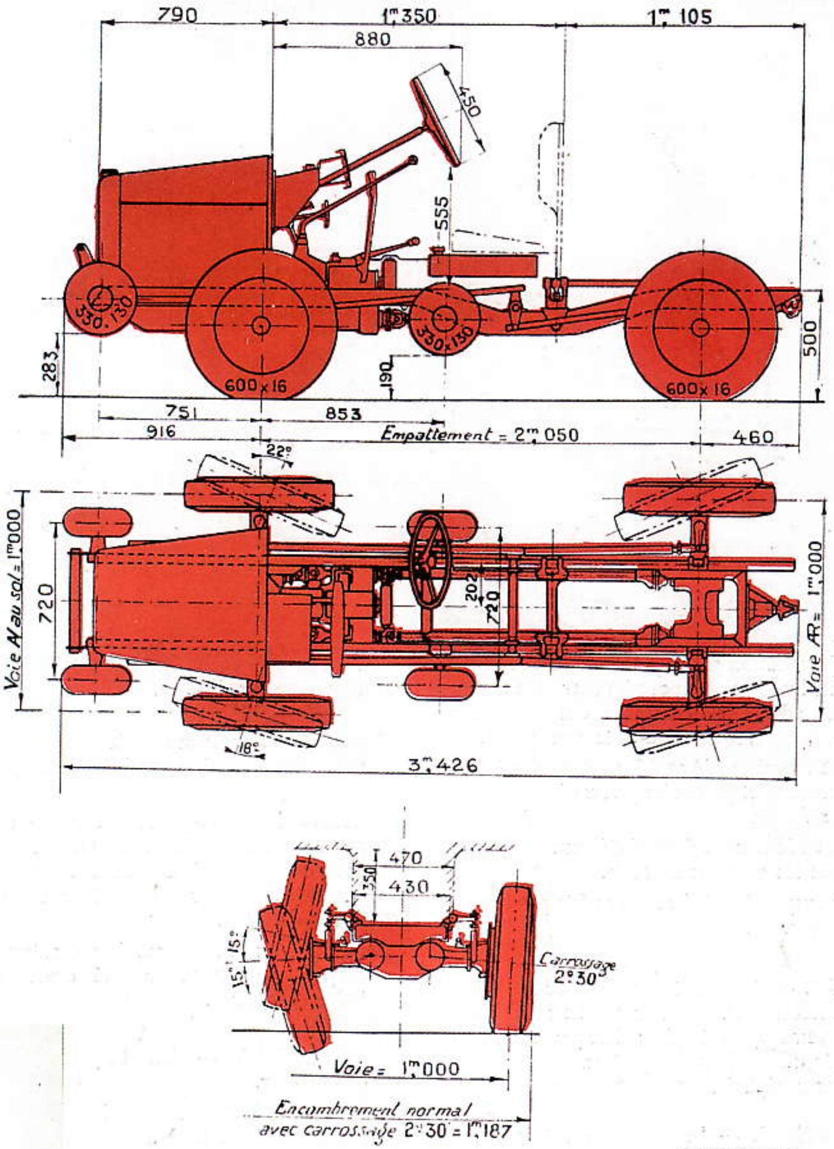
Le début de sa carrière demeure flou : il est certain que le V 10 M existe dès l'été 1939, peut-être même avant, et qu'il effectue une première campagne d'essais alpins, dans la région de Chamonix, sous l'immatriculation provisoire **2 132 W 1**. Il est permis de supposer qu'il est alors propulsé par l'anémique moteur Amilcar B 38 car le moteur B 67 (n° 6 ou 7) qui lui est destiné n'est livré par Hotchkiss à Laffly que le 6 octobre 1939.

Vingt jours plus tard, le petit tracteur de montagne, dûment équipé de son 1 340 cm³ et muni d'une remorque spéciale Laffly de 425 kg en charge, se présente à la commission de Vincennes. Il y effectue ses essais, sans discontinuer, du lendemain 27 octobre au 21 décembre 1939, afin de « *vérifier* » les capacités qu'il avait montrées à Chamonix, et notamment : « *sur route, d'exécuter des parcours de l'ordre de 200 km à une vitesse moyenne de 25 à 30 km/h ; en terrain varié, de gravir des pentes de 40 à 50 %, de circuler sur de mauvais sentiers et de prendre des virages très courts* ». En outre sera évaluée son aptitude à la traction de la voiturette d'infanterie modèle 1937 et, accessoirement, du canon antichar de 25 SA modèle 1934.

Le V 10 M se tire honorablement de ces épreuves méthodiquement conduites, durant lesquelles il effectue au total un parcours de 2 469 km, dont 1 740 sur route et 729 en terrain varié. Sur route, haut-le-pied ou selon le matériel remorqué, il consomme de 17,5 à 20 litres aux 100 km à des vitesses moyennes de 36 à 40 km/h.

Seuls quelques défauts, réels mais faciles à corriger, sont relevés : la commission demande notamment une meilleure étanchéité des freins et la pose de deux crochets d'attelage « *de hauteur étudiée* ». Mais surtout,

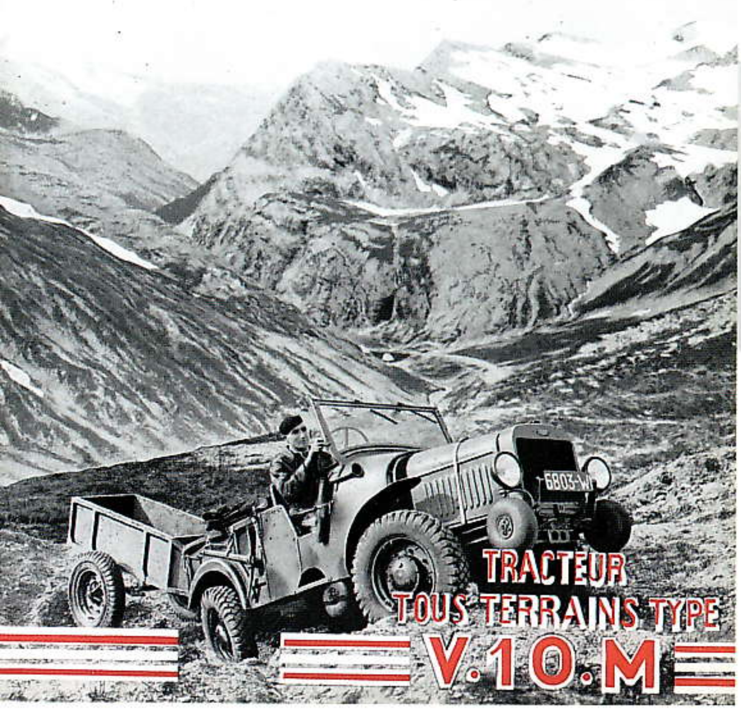
(suite page 66)



Tracé constructeur, reproduit au **1/35**

LAFFLY
94 AVENUE DES GRÉSILLONS
ASNIÈRES(SEINE)

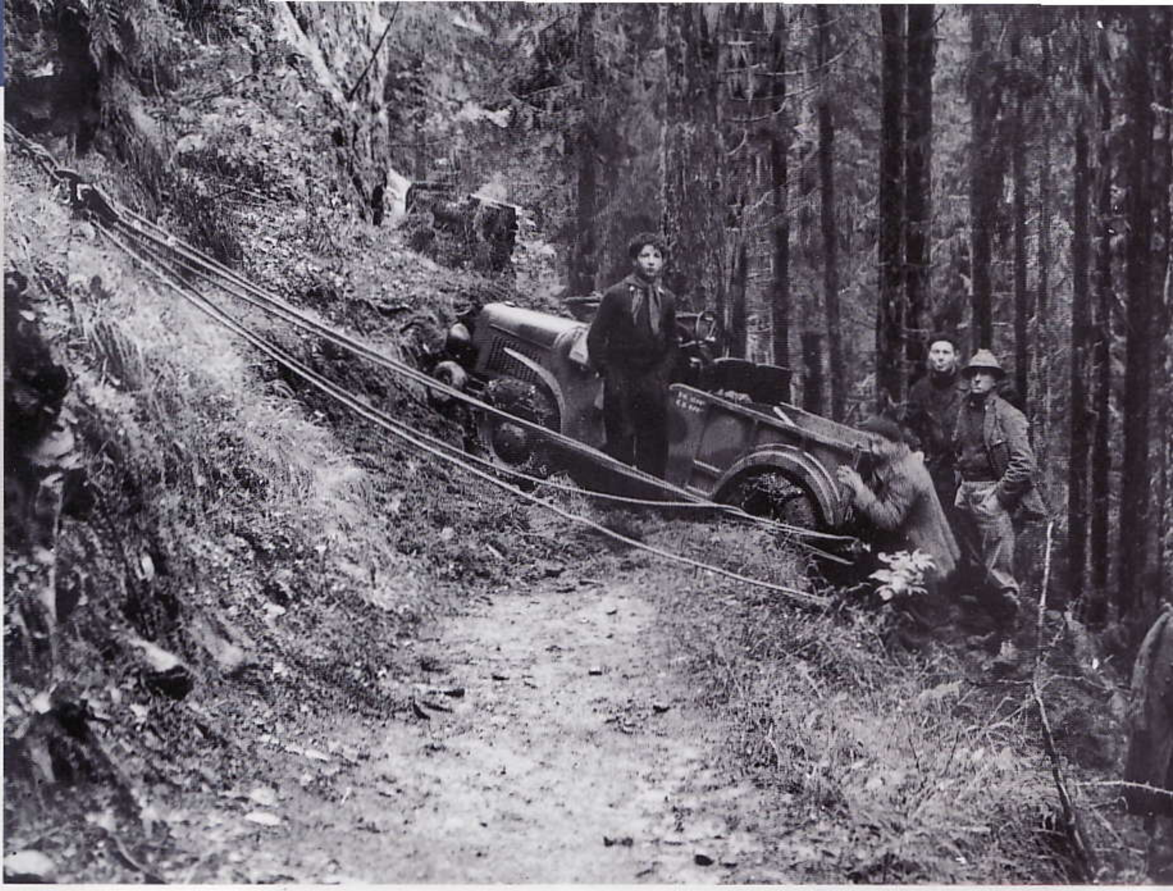
LAFFLY
94, Av. des Grésillons - Asnières (Seine)
Téléphone : Grésillons **36-40**
R. C. Seine 104-616 - Adresse télégraph. : LAFFLY-ASNIÈRES
IMP. P. CHANOVE & Cie 15.



Procédé couramment employé à l'époque dans la publicité, un photo-montage permet de présenter sur un fond de haute montagne le V 10 M saisi par l'homme de l'art (dans sa configuration finale) sur le peu bucolique terrain vague d'Asnières. *(Coll. Vauvillier)*

---

[5] Peu courant, le cas existe chez Laffly avec le prototype S 35 C de 1934 et la voiture sanitaire S 15 C de série (armée de l'air).

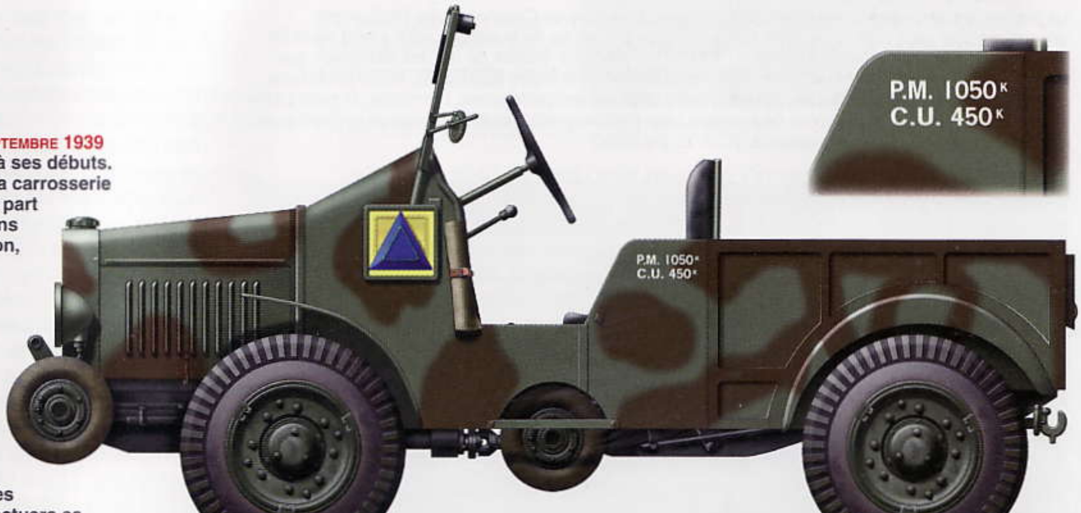


Région de Chamonix 1939, la parfaite illustration du rôle dévolu au Laffly V 10 M : passer sur les étroits chemins de montagne grâce à sa voie qui ne dépasse pas 1,00 m. Mais, malgré les chaînes antipatinantes, ceci ne le met pas à l'abri des passages très difficiles, où le risque de verser est grand. Notre prototype a bien failli dévaler la pente et s'est retrouvé en très fâcheuse posture. Il faut à présent le remettre sur le sentier au moyen de cordes de halage. Malgré le jeune Savoyard qui cache l'auvent du petit tracteur, plusieurs détails permettent d'identifier avec certitude la carrosserie dans sa toute première configuration. À cette époque, le sanglon de capot est encore absent. *(Coll. F. Vauvillier)*

Le Laffly V 10 M se distingue structurellement du V 10 CM (➡ *plan page 62)* par sa voie plus étroite de 10 cm et par ses quatre roues directrices. De plus, sur la version de série du V 10 M, les quatre roues seront motrices en permanence, et non décrabotables comme sur le V 10 CM, qui dispose à cette fin d'un levier supplémentaire. *(Coll. F. Vauvillier)*

Tracteur de montagne Laffly V 10 M, prototype en configuration initiale, septembre 1939

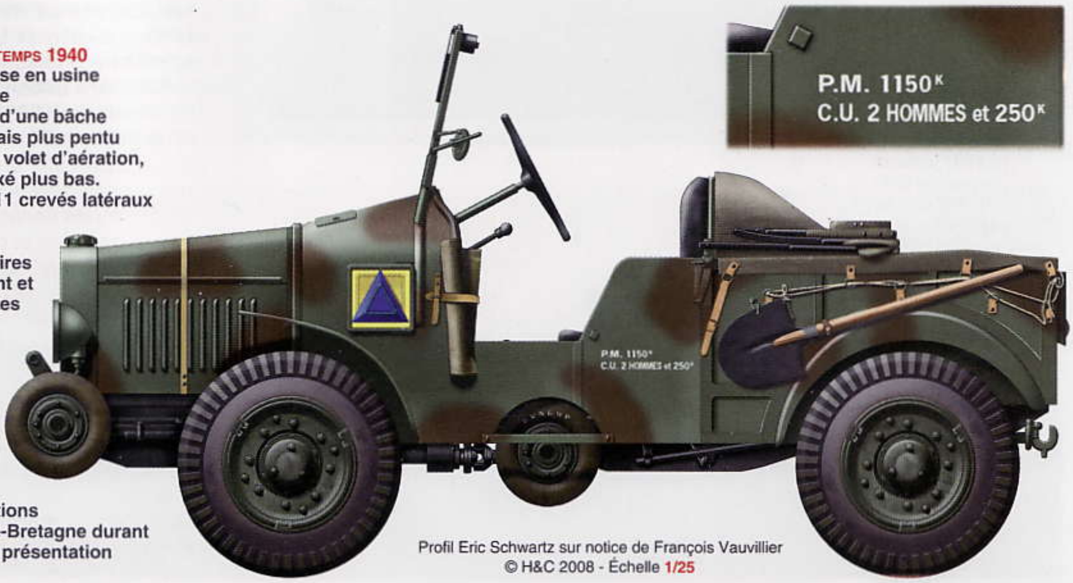
Voici le véhicule tel qu'il se présente à ses débuts. Les éléments permettant d'identifier la carrosserie de cette première période sont, d'une part le dessus de l'auvent très pentu et sans volet d'aération, d'autre part la position, également très haute, du signal de remorque. De plus, le tracteur ne comporte ni bâche, ni capote et, détail, les indications de tonnage sont peintes en haut de la caisse. C'est sous cette apparence, avec l'immatriculation **2 132 W 1**, que le véhicule effectue sa première campagne d'essais en montagne (➡ *photographie ci-dessus)*. Il sera ensuite présenté à la commission de Vincennes le 26 octobre 1939 (après ajout d'un sanglon de capot) puis effectuera sa seconde série d'essais dans les Alpes (janvier-mars 1940) sous l'immatriculation **6 810 W 1**.



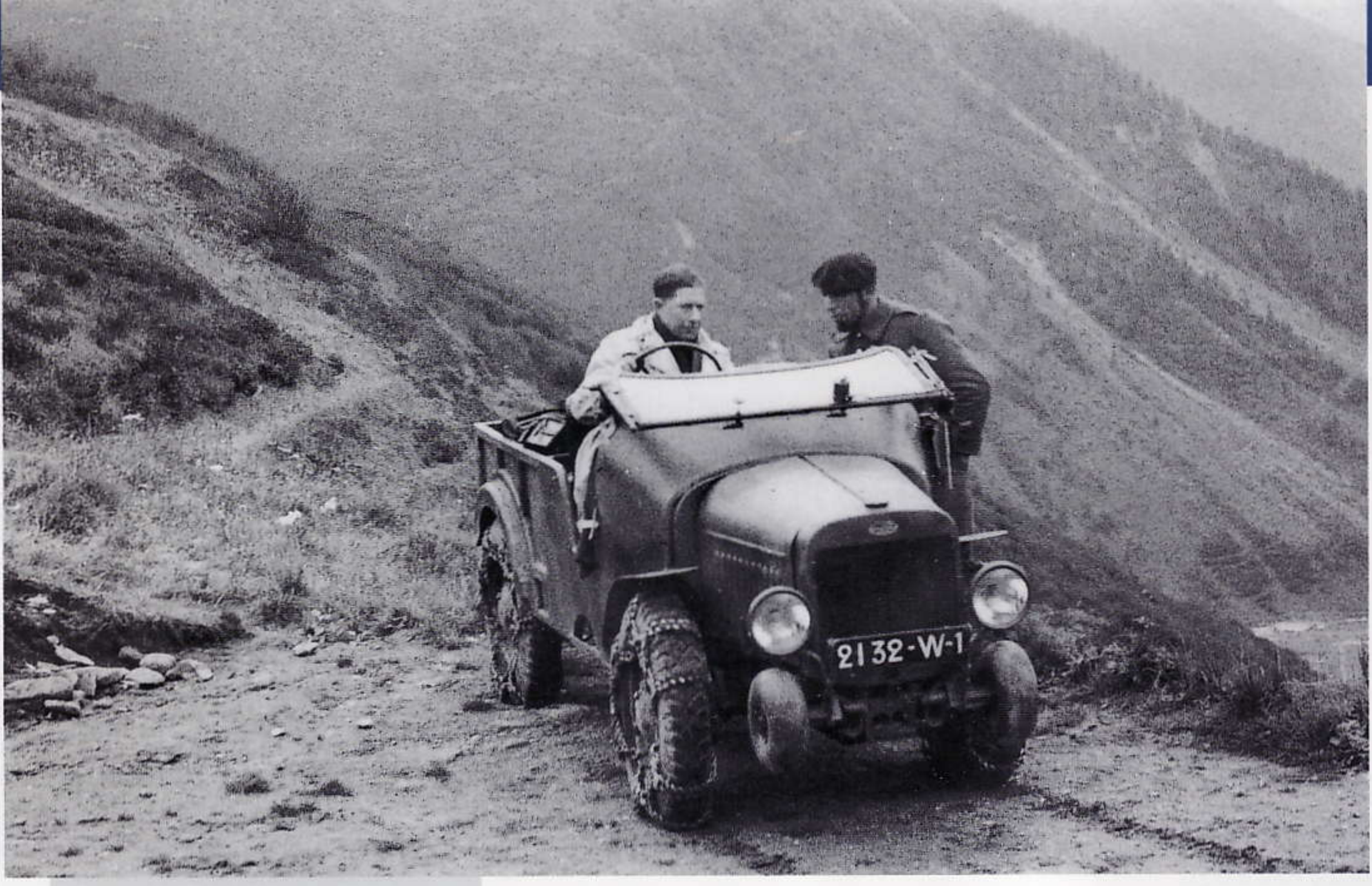
Profil Eric Schwartz sur notice de François Vauvillier
© H&C 2008 - Échelle 1/25

Tracteur de montagne Laffly V 10 M, prototype en configuration finale, printemps 1940

Au printemps 1940, le prototype repasse en usine à Asnières et y subit un certain nombre de modifications : pose d'une capote, d'une bâche et d'un nouvel auvent moins pentu (mais plus pentu cependant que celui du V 10 CM) avec volet d'aération, sur lequel le signal de remorque est fixé plus bas. Le capot demeure le même, avec ses 11 crevés latéraux et son sanglon de cuir le maintenant en position fermée. Des fixations sont aménagées pour les outils réglementaires (pelle à gauche). Le véhicule est repeint et les indications de tonnage sont inscrites plus bas. Le poids mort a augmenté de 100 kg et la charge utile est libellée de manière originale *CU 2 hommes et 250 kg* (ce libellé était déjà apparu, peint en haut de la caisse, sur la carrosserie du type initial, pour la seconde série d'essais en montagne début 1940 dans la région de Briançon). Ainsi modifié, conforme aux spécifications militaires, le V 10 M se rend en Grande-Bretagne durant la seconde quinzaine de mai pour une présentation et rentre en France début juin.



Profil Eric Schwartz sur notice de François Vauvillier
© H&C 2008 - Échelle 1/25



La première campagne d'essais du V 10 M dans la région de Chamonix, en 1939, s'est déroulée à une date non retrouvée. Nous supposons, au vu de la nature, qu'il s'agit de la fin de l'été, et plus probablement septembre 1939 car certains détails de tenues indiquent que la mobilisation est intervenue. Sous l'immatriculation provisoire 2 132 W 1, notre prototype se livre à toutes sortes d'essais, souvent avec chaînes antipatinantes. D'emblée, le petit Laffly séduit les Alpins qui le noteront de manière bien plus favorable que les chevaux mécaniques essayés dans les mêmes conditions. *(Coll. F. Vauvillier)*

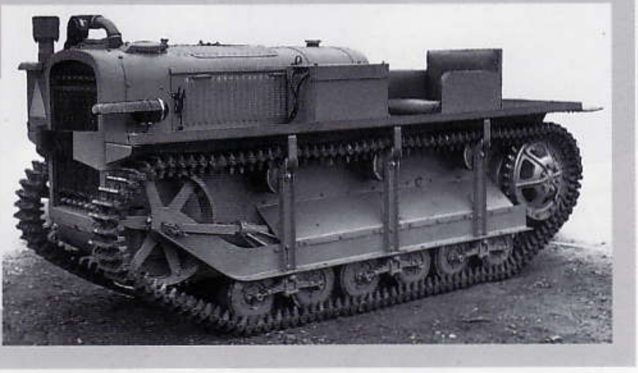
elle estime qu'il faut « *rendre les roues avant constamment motrices en supprimant leur système de crabotage et de décrabotage* ». Car « *le 10 novembre, un essai de conduite sans que les roues avant soient motrices a été tenté sur 10 km de route. La conduite devient alors très difficile et les virages dangereux ainsi que les descentes à fort pourcentage. La vitesse maximum tombe à 25 km/h. Ce fait semble dû à une réaction de l'effort moteur sur la direction* ». Ce point capital explique la distinction qui sera ultérieurement affirmée entre le V 10 M retenu pour la série — à quatre roues toujours motrices et directrices — et le V 10 CM dont seules les roues avant sont directrices, et motrices ou non à volonté.

Sans attendre la fin des essais de Vincennes, le V 10 M est plébiscité. Les troupes alpines l'ont vivement apprécié lors des essais de Chamonix et, le 6 novembre, le GQG attire l'attention du ministère de la Guerre sur ce véhicule qu'il souhaite voir commander en série pour l'armée des Alpes. Mais l'urgence n'est pas là, comme l'indique la réponse du ministre qui tombe le 12 novembre : « *en raison du programme important de matériels de traction que les constructeurs doivent assumer, je n'ai pas l'intention de commander actuellement des tracteurs de montagne. Il ne peut donc être question pour le moment que de faire effectuer au tracteur Laffly V 10 M le programme d'expérimentation* » alors en cours à la CEMA de Vincennes.

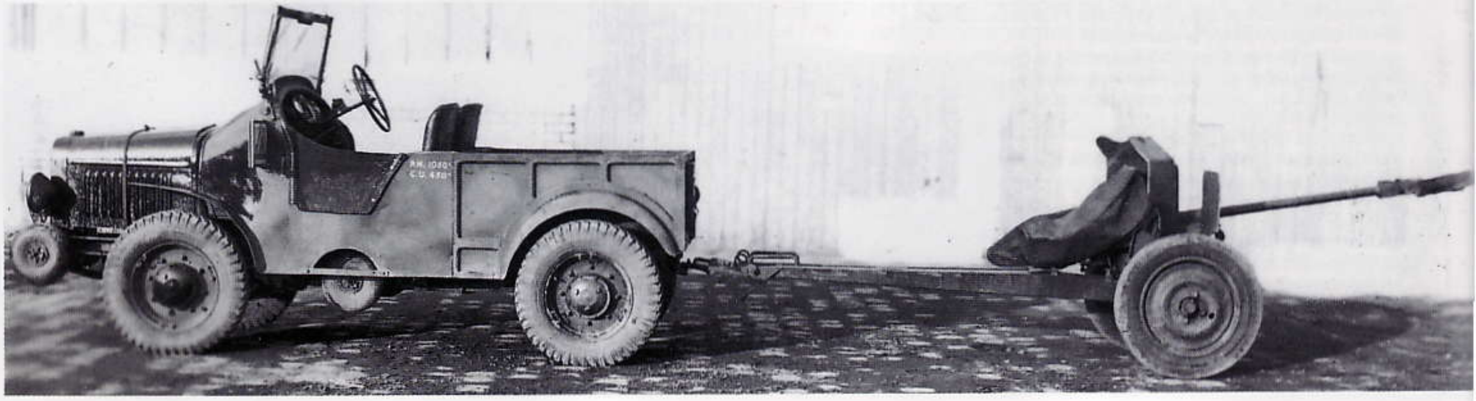
Après le 21 décembre, le V 10 M quitte Vincennes, rentre aux usines Laffly, y est légèrement retouché puis est envoyé dans le Briançonnais pour une série d'essais

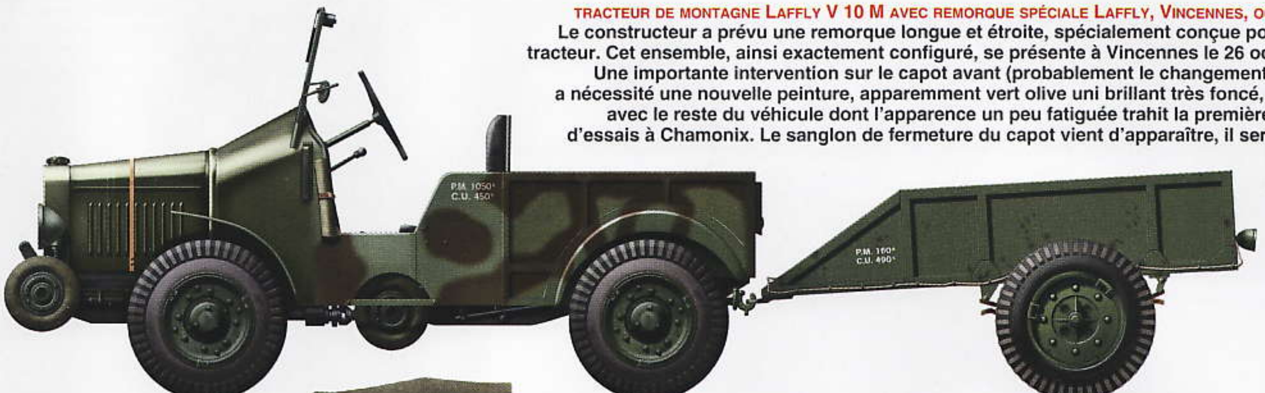
LES « CHEVAUX MÉCANIQUES » : UNE IMPASSE

Parmi les défis de la motorisation de l'infanterie durant les années trente figure la recherche d'un *cheval mécanique*, sorte de tout petit tracteur chenillé (genre agricole) destiné à traîner, à la vitesse de l'homme au pas, voiturettes et pièces légères. Mais cette voie se révèle une impasse totale. Même pour les cas limites comme la traction sur sentiers de montagne, la solution passe par des véhicules tactiques légers comme vont vite le prouver les essais comparatifs conduits durant l'hiver 1939-1940.

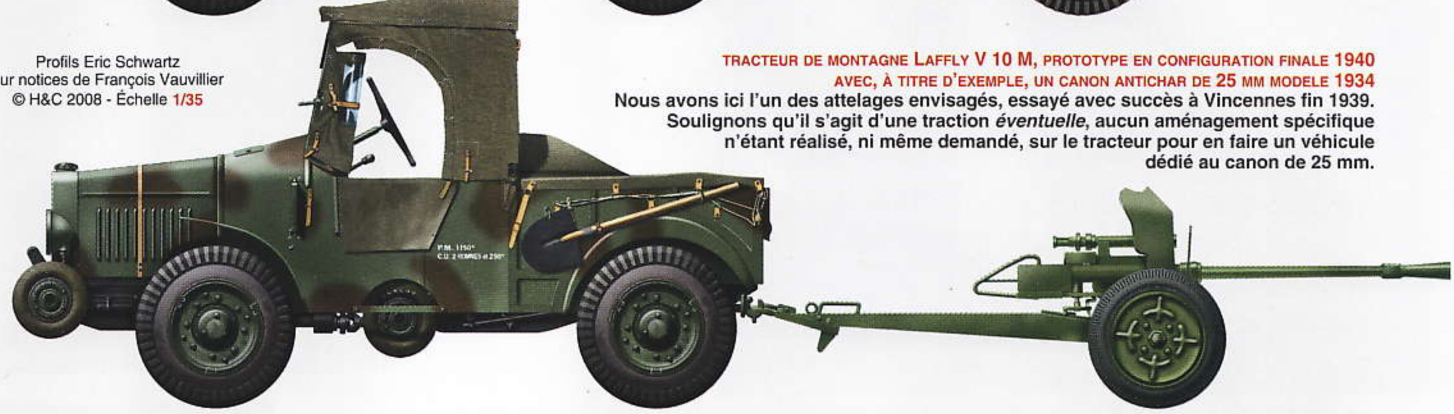


Le « cheval mécanique » **Renault DAB 1** de 1939, spécialement conçu pour la traction du canon de 25 et de la voiturette modèle 1937, se révèle un piètre concurrent pour le V 10 M. *(Document constructeur)*





TRACTEUR DE MONTAGNE LAFFLY V 10 M AVEC REMORQUE SPÉCIALE LAFFLY, VINCENNES, OCTOBRE 1939
Le constructeur a prévu une remorque longue et étroite, spécialement conçue pour son petit tracteur. Cet ensemble, ainsi exactement configuré, se présente à Vincennes le 26 octobre 1939. Une importante intervention sur le capot avant (probablement le changement de moteur) a nécessité une nouvelle peinture, apparemment vert olive uni brillant très foncé, qui tranche avec le reste du véhicule dont l'apparence un peu fatiguée trahit la première campagne d'essais à Chamonix. Le sanglon de fermeture du capot vient d'apparaître, il sera conservé.



Profils Eric Schwartz
sur notices de François Vauvillier
© H&C 2008 - Échelle 1/35

TRACTEUR DE MONTAGNE LAFFLY V 10 M, PROTOTYPE EN CONFIGURATION FINALE 1940 AVEC, À TITRE D'EXEMPLE, UN CANON ANTICHAR DE 25 MM MODELE 1934
Nous avons ici l'un des attelages envisagés, essayé avec succès à Vincennes fin 1939. Soulignons qu'il s'agit d'une traction *éventuelle*, aucun aménagement spécifique n'étant réalisé, ni même demandé, sur le tracteur pour en faire un véhicule dédié au canon de 25 mm.

à la suite desquels il est « *reconnu satisfaisant* », s'étant « *révélé nettement supérieur aux tracteurs Renault et Olier expérimentés dans les mêmes conditions* ».

Une commande de 500 tracteurs

Le 15 avril 1940, le petit Laffly revient à Vincennes pour quatre jours, jusqu'au 18 avril, et la commission rend son avis, éminemment positif, le 2 mai.

Mais l'affaire est déjà entendue, dans le même sens : une commande de 500 tracteurs de montagne V10 M est passée le 28 avril 1940, les véhicules devant être construits à l'usine Laffly des Grésillons (Asnières). Se pose alors un problème de priorité dans les fabrications, du fait du plan de charge du constructeur et de ses engagements de sortie. Le 11 mai, l'EMA/SAET exige que la fabrication des V 10 M soit « *maintenue complètement indépendante des autres types de véhicules Laffly* [et] *désire avoir toute garantie sur la livraison des tracteurs S 35 T et S 45 T suivant les prévisions de sortie d'usine* ». En clair, il n'est pas question de divertir du potentiel industriel destiné à pourvoir aux besoins primordiaux des forces de manœuvre du Nord-Est, au profit d'un véhicule alpin qui, dans le contexte de l'attaque allemande, apparaît soudain comme un véritable luxe. Et la SAET d'ajouter que, « *d'après les renseignements* [...] *parvenus, il existe des disponibilités de fabrication chez des constructeurs susceptibles de construire le tracteur de montagne V 10 M* ». Les archives n'indiquent pas lesquels.

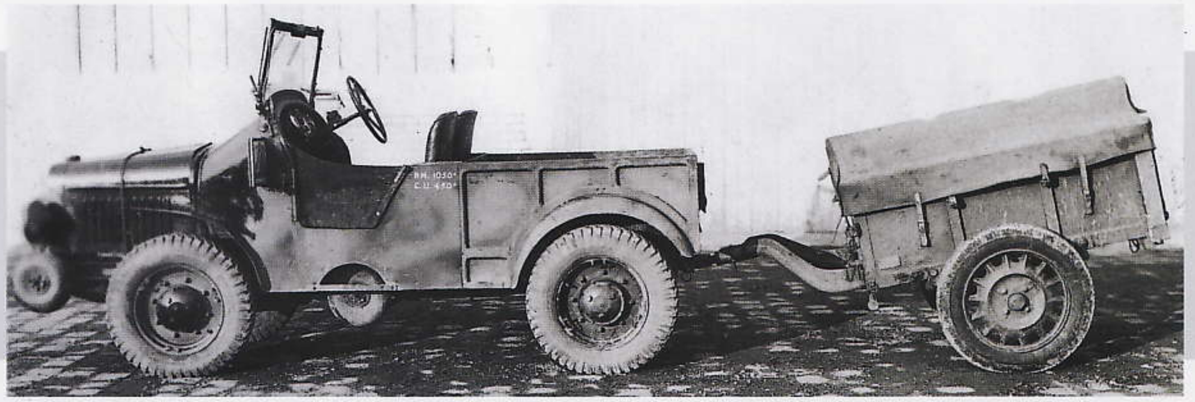
LA FOURNITURE DES MOTEURS B 67

L'analyse minutieuse du registre des fournitures Hotchkiss à Laffly révèle, quant aux moteurs Amilcar B 67, quelques énigmes. Ainsi trouvons-nous :

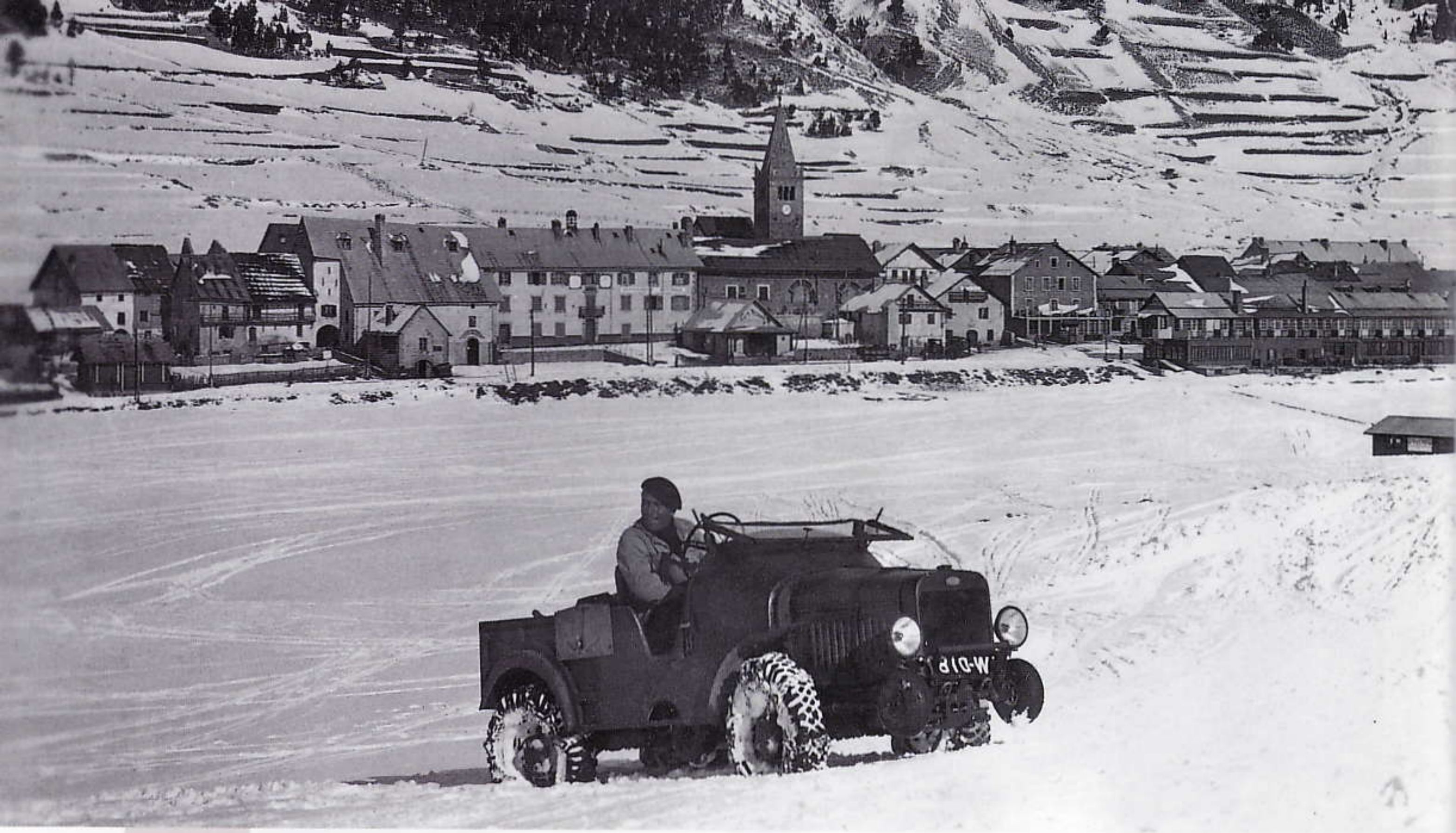
Commande Laffly	*Livraison Hotchkiss*	*Quantité (moteurs)*
17 juillet 39	17 août 39	**1** (n° 3)
17 juil.-20 oct. 39	6 octobre 39	**2** (n^{os} 6 et 7)
22 septembre 39	*non livrés*	2
6 novembre 39	16 mars-30 avril 40	**25** (n^{os} 9 à 33)
21 décembre 39	*non livrés*	25
8 janvier 40	*non livrés*	50
6 février 40	5 mars 40	**1** (n° 85 270)
19 février 40	*non livrés*	100
14 mai 40	*non livrés*	504

Les trois premiers Amilcar B 67 enregistrés sont de toute évidence ceux montés sur les prototypes **V 10 R** (n° 3), **V 10 M** et **V 10 CM** (n^{os} 6 et 7), mais le lot de 25 livrés en mars-avril 1940 demeure inexpliqué. Autre interrogation, le moteur unique au curieux numéro livré le 5 mars 1940 cacherait-il le premier spécimen d'un Amilcar « poussé » ? Nous aurons en tout cas à reparler, pour la période 1945-1946, des développements du moteur B 67.

La commande de série du 14 mai 1940, aisément identifiée, correspond aux **500 Laffly V 10 M** (avec quatre moteurs de rechange ?), mais aucune explication ne peut, en l'état, être avancée pour les autres lots non livrés (177 au total). Précisons enfin que, dans le registre Hotchkiss, tous ces moteurs portent bien la désignation *B 67*, c'est-à-dire celle du moteur Amilcar de 1 340 cm^3.



Le 26 octobre 1939, après ses premiers essais dans les Alpes, le V 10 M se présente à la commission de Vincennes qui, entre autres, réalise des essais de traction des matériels réglementaires compatibles avec son tonnage : le canon de 25 SA modèle 1934 (493 kg, *page de gauche*) et la voiturette d'infanterie modèle 1937 (650 kg maximum, *ci-contre*). Pour cette dernière, le crochet du véhicule est bien trop bas, occasionnant une inclinaison inadéquate. La commission demandera, pour les exemplaires de série, la pose d'un second crochet à la hauteur appropriée. *(CEMAV)*



Le V 10 M retrouve sa terre d'élection en janvier 1940, pour une seconde campagne d'essais, cette fois hivernale. Après Chamonix, c'est la région de Briançon qui est choisie, donnant au petit Laffly l'occasion de monter en plein hiver aux cols du Lautaret et du Galibier, sous l'immatriculation provisoire 6 810 W 1. Sur cette jolie vue digne d'une carte postale, nous découvrons un détail au flanc droit du V 10 M, une sorte de sacoche plate dont l'usage est inconnu.
(Coll. F. Vauvillier)

Dans ces conditions, le petit tracteur qui, selon les prévisions optimistes du 28 avril 1940, devait pouvoir doter les troupes alpines « *dès le mois d'avril 1941* », se serait, en tout état de cause, trouvé retardé par les nécessités absolues du front du Nord-Est.

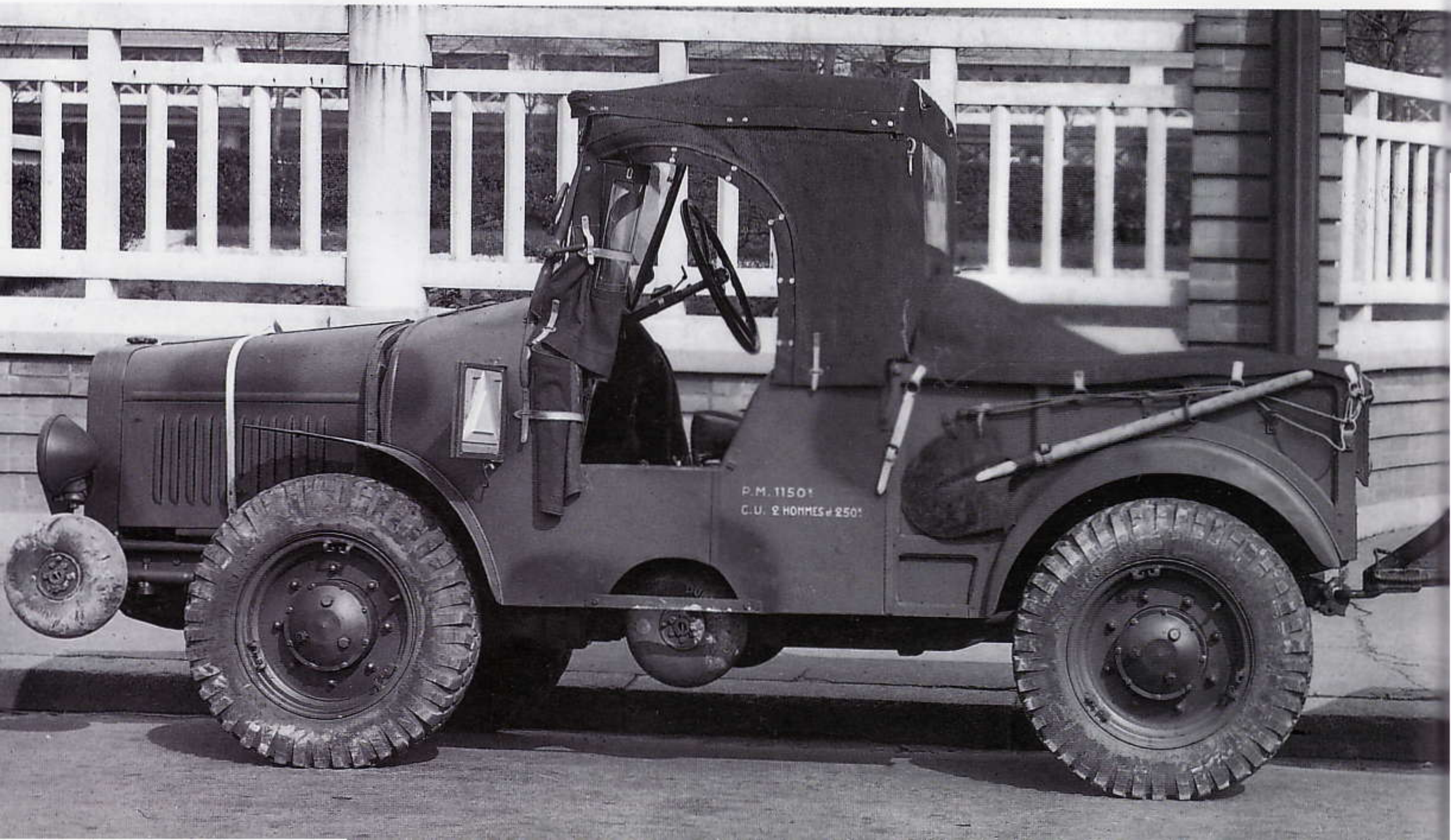
Les périples du prototype V 10 M

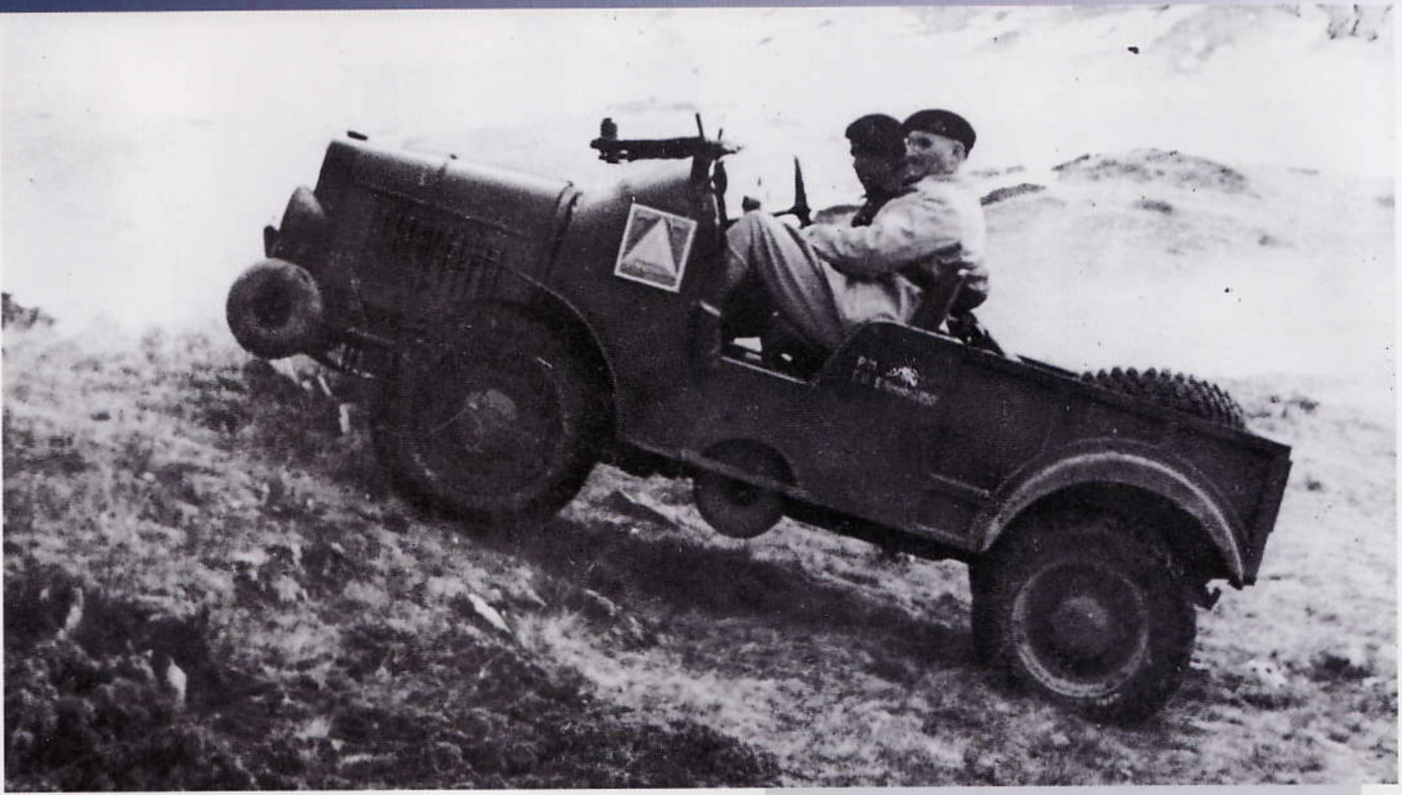
Le 1er mai 1940, « *pour permettre de commencer dès maintenant l'instruction du personnel conducteur des tracteurs de montagne* », la SAET demande que soit acheté le prototype du V 10 M. Or, à ce moment là, celui-ci doit être envoyé en Grande-Bretagne pour y subir des essais comparatifs sous l'égide du Ministry of Supply, homologue de notre ministère de l'Armement. Faute de V 10 M disponible, la SAET demande alors, le 14 mai, aux mêmes fins, l'achat auprès de Laffly du prototype ancien de R 15 R, beaucoup plus gros et massif. Aucune trace de concrétisation de ces deux achats n'a été retrouvée aux archives.

Pendant ce temps, le prototype V 10 M s'embarque pour l'Angleterre avec pour chauffeur Marcel Chapu, « *mobilisé en usine* » chez Laffly, porteur d'un ordre de mission signé à Paris le 14 mai. Notre homme présente donc le véhicule aux autorités britanniques à Farnborough[6]. Puis, le 30 mai 1940, le petit véhicule est annoncé comme « *en route pour Southampton d'où il sera*

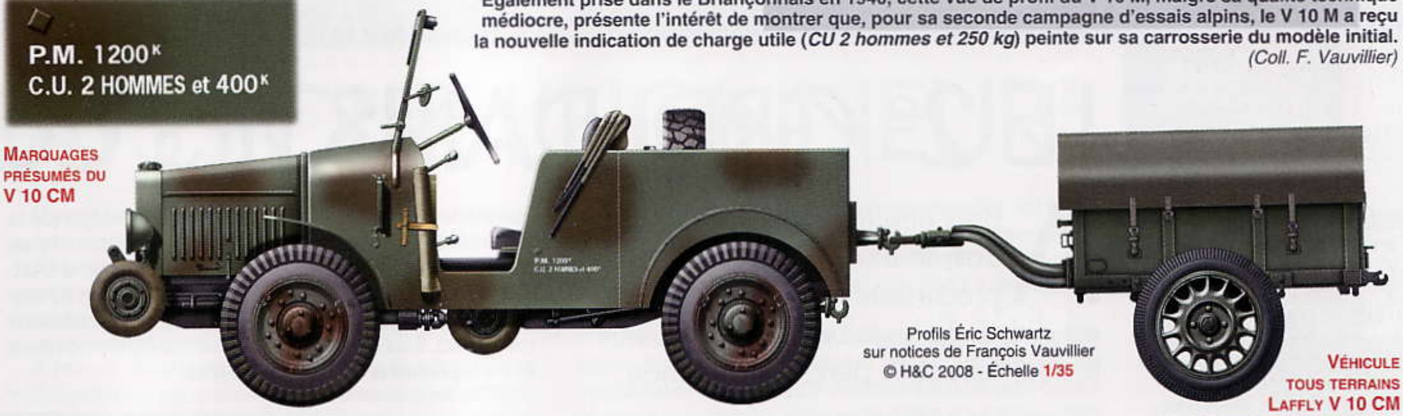
---

[6] Un jour peut-être, un chercheur retrouvera la trace de ces essais. Un avis britannique sur le V 10 M ne manquera pas d'intérêt.





Également prise dans le Briançonnais en 1940, cette vue de profil du V 10 M, malgré sa qualité technique médiocre, présente l'intérêt de montrer que, pour sa seconde campagne d'essais alpins, le V 10 M a reçu la nouvelle indication de charge utile (*CU 2 hommes et 250 kg*) peinte sur sa carrosserie du modèle initial. *(Coll. F. Vauvillier)*



MARQUAGES PRÉSUMÉS DU V 10 CM

Profils Éric Schwartz
sur notices de François Vauvillier
© H&C 2008 - Échelle 1/35

VÉHICULE TOUS TERRAINS LAFFLY V 10 CM AVEC VOITURETTE MODÈLE 1937

Cet attelage tel qu'il a, de manière plus que probable, existé au printemps 1940, au moins pour des essais, met en évidence l'intérêt d'un second crochet en position haute sur la version finalisée du V 10 CM (comme d'ailleurs du V 10 M s'il était sorti en série). Quant au principe consistant à disposer de deux crochets sur un même véhicule (bas pour le canon, haut pour la voiturette), il est attesté sur d'autres véhicules français du moment. Tout bien pesé, n'avons-nous pas sous les yeux, avec le V 10 CM moins spécialisé que le V 10 M, le véhicule 4 x 4 léger qui aurait pu être la Jeep française de 1940 ?

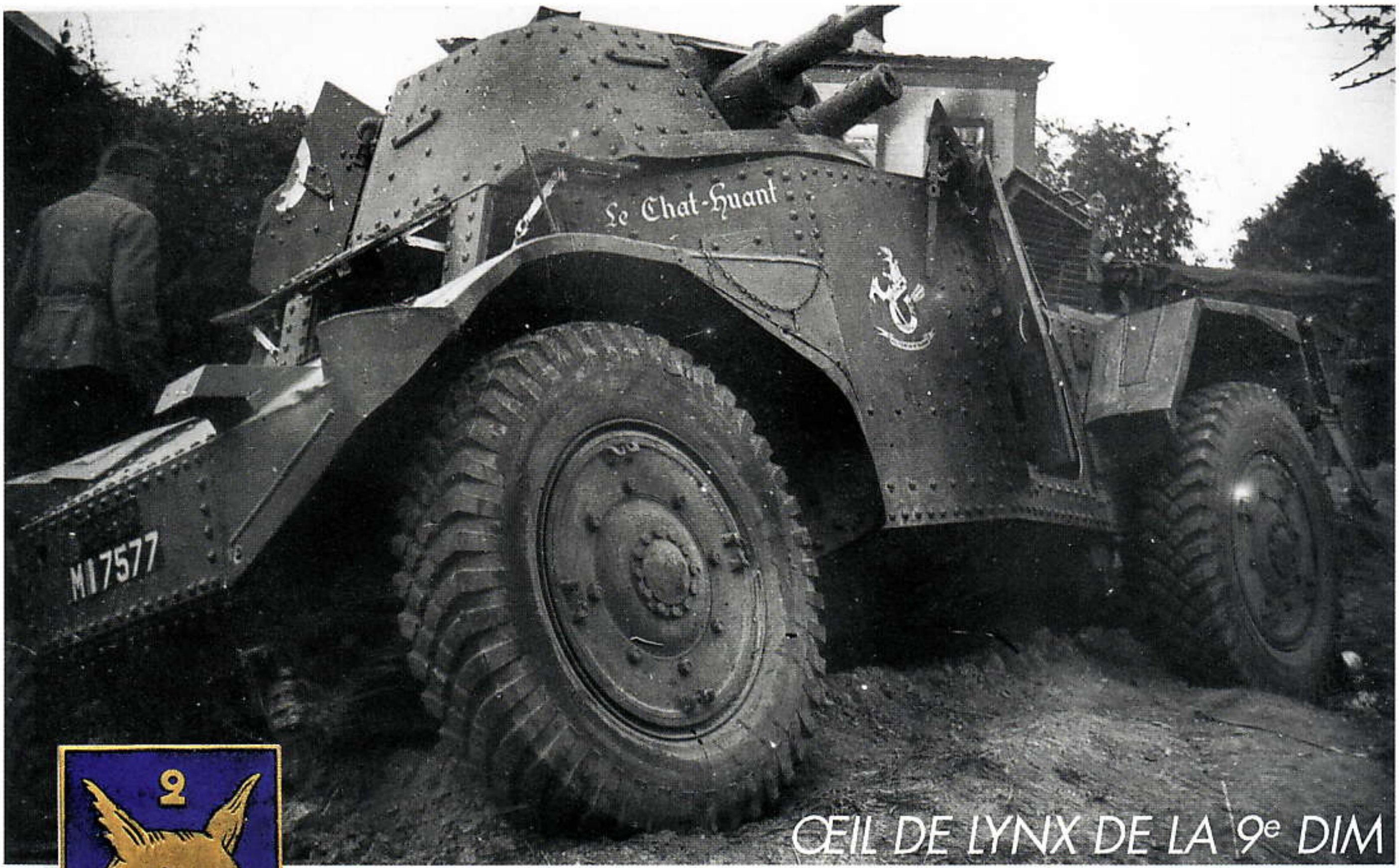
embarqué vers la France, en principe vers Saint-Malo », toujours avec Chapu au volant. Ce renseignement est le dernier en notre possession pour la période. Rentré en France, le V 10 M reste la propriété de l'usine. C'est lui, preuve à l'appui, le fameux V 10 M miraculeusement préservé — dont le châssis porte le numéro n° 191 001[7] — que nous avons eu ensemble l'heureuse surprise de découvrir dans notre dernier numéro. ■

P.M. 160
C.U. 490

Le Laffly V 10 M au printemps 1940, photographié dans le quartier des Grésillons à Asnières. L'auvent a été modifié, bâche et capote sont apparues et une nouvelle peinture de camouflage toute neuve lui donne un air de neuf, renforcé par la fraîcheur du cuir des sanglons. Pimpant, notre petit tracteur de montagne est prêt pour sa tournée en Angleterre. *(Coll. F. Vauvillier)*

---

[7] Il existe au musée de Saumur un autre châssis de Laffly V 10 (mais nu et désossé), réputé porter le n° 93 502 (ou 193 502 ?).



ŒIL DE LYNX DE LA 9e DIM

LE 2e GRDI DANS LES COM

L'AMD 35 M 7 577 *Le Chat-Huant* de l'aspirant de Mierry, 3e peloton, a eu l'honneur de transporter le général Giraud le 19 mai, tentant en vain de permettre à ce dernier d'échapper à la capture.
(Coll. Hervé Halfen)

L'aspirant de Mierry lors de son passage à Saumur.
(Coll. de l'auteur)

Après être intervenu aux Pays-Bas, le 2e GRDI, élément précurseur de la 9e DIM, est dirigé de toute urgence vers le sud, face à la percée allemande.

jeudi
16
MAI

Le 16 mai à 10 h 30, le GR arrive devant Cambrai avant de se diriger vers Le Cateau. À 13 h 30, le lieutenant-colonel d'Astafort assiste à une réunion de cadres organisée à la mairie par le général Didelet. Les modalités d'engagement du GR sont définies. Il doit occuper l'Oise sur 32 kilomètres, entre Guise et Hirson, mission titanesque au vu de ses moyens. Les chars légers Hotchkiss n'ont pas rejoint et, depuis le 10 mai, les pertes représentent la valeur d'un peloton par escadron moto, trois AMD [1] et un groupe de mitrailleuses. Le cœur serré, d'Astafort voit partir ses hommes tandis qu'à la demande du général Didelet, il reste sur place pour l'épauler.

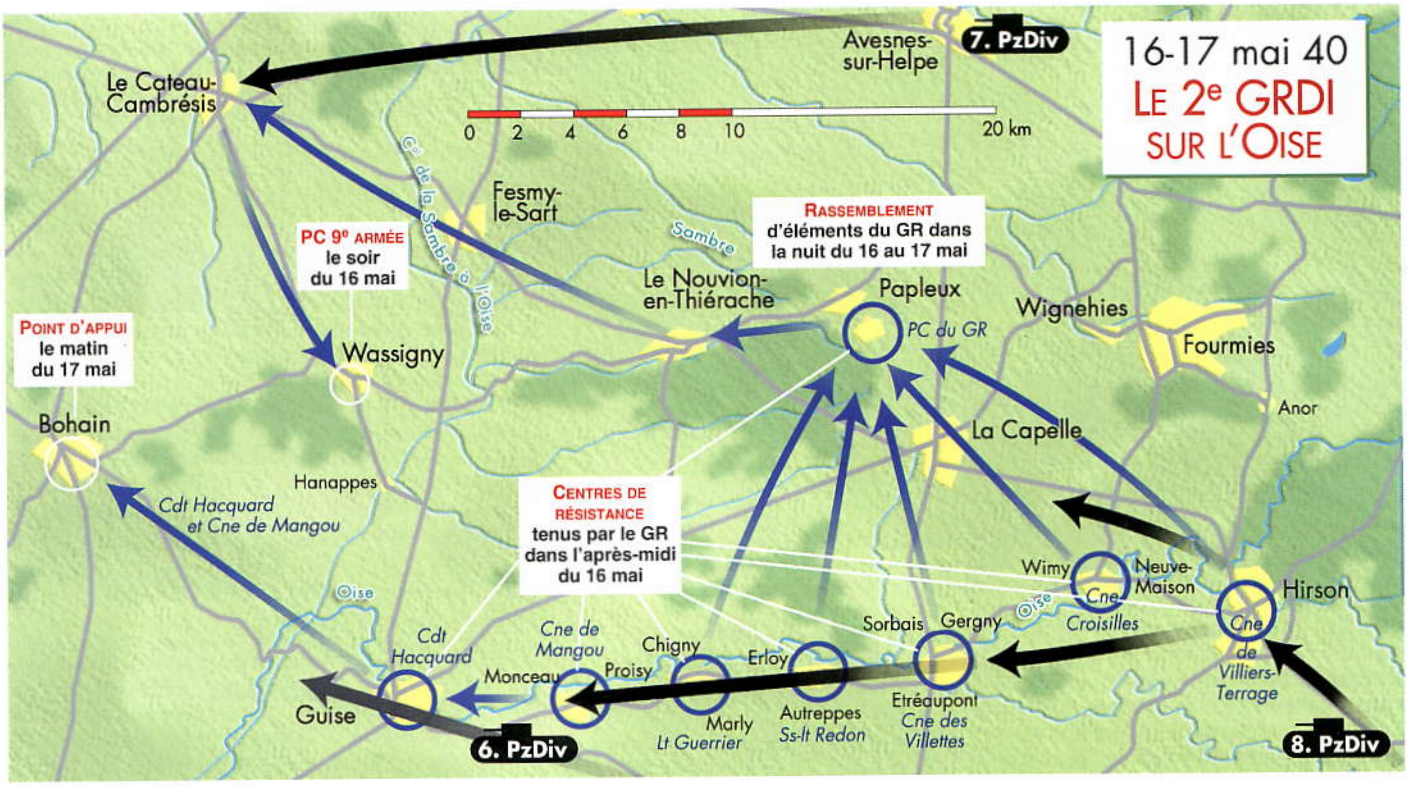
Dans l'après-midi, le GR occupe huit centres de résistance. Sa mission n'est pas de résister jusqu'au bout mais de freiner suffisamment l'ennemi, le temps qu'un front défensif s'installe. Attaqué en fin de journée, il perd définitivement sa cohésion car la rapidité de l'avance allemande ne lui permettra pas de se reformer avant fin mai. Du fait de la dispersion du 2e GRDI, il est nécessaire de suivre séparément chacun de ses détachements au combat.

Guise *(commandant Hacquard avec le 2e peloton AMD Allo, le peloton moto Gauthier et un canon du lieutenant Kiffer).* La ville est abordée par la 6. PzDiv à 20 h 30. En compagnie de chars du 8e BCC, les cavaliers tiennent jusqu'à 7 heures avant de se replier sur Bohain, avec le détachement de Mangou qui a rejoint à 2 heures, et cela sous la protection de six chars B qui détruisent plusieurs véhicules en perdant deux des leurs.

Le détachement Hacquard arrive à 9 h 30 et trouve sur place différents éléments dont l'état-major de la 9e armée. Immédiatement Bohain est transformée en point d'appui. À 16 heures, Hacquard charge le capitaine de Mangou de trouver le lieutenant-colonel d'Astafort pour lui demander des renforts. Dans une situation mouvante, il se retrouve isolé avec quelques hommes et ne rejoindra le GR que le 20 mai.

Notes

[1] Dont deux perdues au combat de Huijbergen (Pays-Bas) le 14 mai au peloton Vitaud, la troisième perdue le 16 mai par accident au peloton de Mierry.


16-17 mai 40
LE 2e GRDI SUR L'OISE
Avesnes-sur-Helpe
7. PzDiv
Le Cateau-Cambrésis
0 2 4 6 8 10 20 km
Fesmy-le-Sart
Cal de la Sambre à l'Oise
Sambre
RASSEMBLEMENT d'éléments du GR dans la nuit du 16 au 17 mai
PC 9e ARMÉE le soir du 16 mai
Le Nouvion-en-Thiérache
Papleux
PC du GR
Wignehies
Fourmies
POINT D'APPUI le matin du 17 mai
Wassigny
Bohain
La Capelle
Anor
Hanappes
Cdt Hacquard et Cne de Mangou
CENTRES DE RÉSISTANCE tenus par le GR dans l'après-midi du 16 mai
Wimy
Neuve-Maison
Hirson
Oise
Cne Croisilles
Cne de Villiers-Terrage
Sorbais
Gergny
Cdt Hacquard
Cne de Mangou
Chigny
Erloy
Proisy
Monceau
Guise
Marly
Lt Guerrier
Autreppes
Ss-lt Redon
Etréaupont
Cne des Villettes
6. PzDiv
8. PzDiv

Infographie Antonin Collet et F. Vauvillier sur fond de carte fourni par l'auteur

BATS POUR L'HONNEUR

Un article de
Erik Barbanson

Monceau et Proisy *(capitaine de Mangou avec le peloton moto Kokel, un groupe de mitrailleuses et un canon antichar).* Le canon et la moitié des motocyclistes s'installent à Proisy. À 21 heures, de Mangou est prévenu du repli du lieutenant Guerrier sur sa gauche. Puis c'est le contact avec l'ennemi.

À minuit, douze Panzer traversent Monceau. Les motocyclistes, sans antichar, ne peuvent les arrêter. Le capitaine décide de rejoindre Guise.

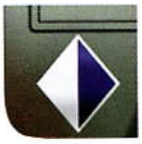
> Mission titanesque le 16 mai pour le GR : tenir huit points de résistance s'étalant sur 32 km

Chigny et Marly *(lieutenant Guerrier avec le peloton moto Barthes et un canon antichar)* Chigny est attaqué à 18 heures par une colonne de la 8. PzDiv. Le canon du maréchal des logis Guibert détruit huit voitures de transport et plusieurs chars. À 20 heures, le 25 SA 34 est détruit par un antichar ennemi qui blesse le tireur à la tête. Menacés d'encerclement, les cavaliers se replient sur Papleux puis sur Le Cateau.

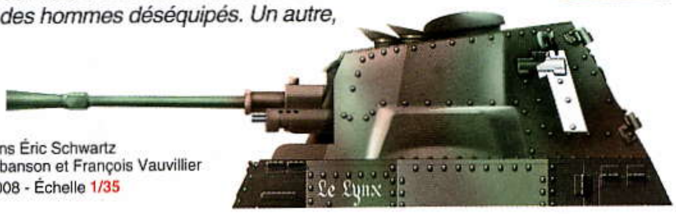
Erloy et Autreppes *(sous-lieutenant Redon avec un groupe de combat moto et une AMD à Autreppes)* Aucun renseignement.

Etréaupont, Sorbais et Gergny *(capitaine des Villettes avec un demi-peloton moto, un groupe de mitrailleuses et une AMD).* Attaqué à 2 h 30 puis débordé par la 8. PzDiv, le capitaine se replie sur Papleux puis Le Cateau. Guy de Chezal raconte son action à Sorbais :

« Les premières maisons sont en ruine. D'une ferme, je vois sortir des hommes déséquipés. Un autre,

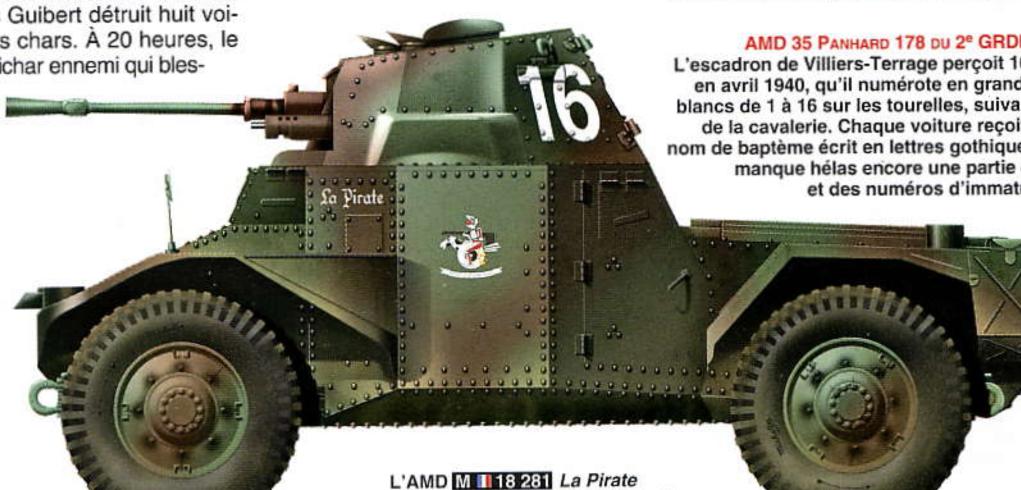


La voiture M 18 007 *Le Lynx*, baptisée du nom de l'animal emblématique du 2e GRDI, porte naturellement le numéro 1, très large, (→ *page 72*) **et le demi-losange blanc, symbole de commandement.**



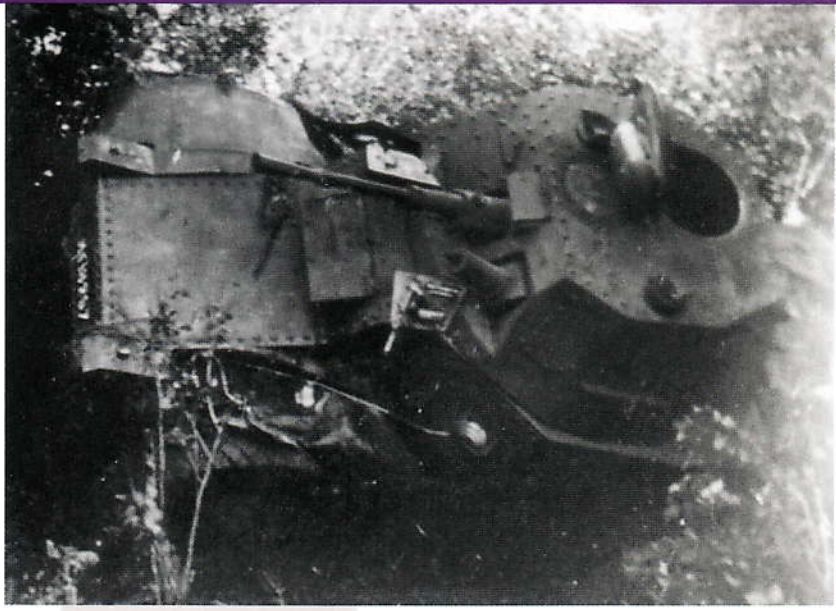
Illustrations Éric Schwartz
sur notices d'Érik Barbanson et François Vauvillier
© H&C 2008 - Échelle 1/35

AMD 35 PANHARD 178 DU 2e GRDI, MAI 1940
L'escadron de Villiers-Terrage perçoit 16 voitures en avril 1940, qu'il numérote en grands chiffres blancs de 1 à 16 sur les tourelles, suivant l'usage de la cavalerie. Chaque voiture reçoit aussi un nom de baptême écrit en lettres gothiques. Il nous manque hélas encore une partie des noms et des numéros d'immatriculation.


16
La Pirate

L'AMD M 18 281 *La Pirate* est la 16e et dernière voiture de l'escadron (→ *photographies pages 74 et 77).*

Nombre de blessés du 2e GRDI seront soignés par le personnel du docteur Renard (admirablement secondé par le docteur Faulong) qui pose ici, durant la période d'attente, devant quelques uns de ses véhicules : au fond deux sanitaires légères réglementaires RENAULT AFB et, devant elles, une fourgonnette de réquisition Renault aménagée en sanitaire, dont l'immatriculation est probablement P 361 585. *(Coll. Renard)*



La voiture TSF «9» du peloton de Mierry M 18 287 (*Le Chat-Pard* ou *Le Chat-Tigre*) a fini sa carrière dans un fossé, touchée par un antichar français. On devine une cocarde supérieure de tourelle, probablement à demi-effacée pour raisons de visibilité. *(DR)*

le torse nu, se savonne près d'une pompe. J'y vais du contenu d'un chargeur qui en couche trois. Il en sort, effarés, d'un portail, porteurs d'une espèce de marmite. Je tire à nouveau. Sensation effrayante ! C'est la première fois que je fauche de si près des ennemis sans carapace. Il sort maintenant des Allemands, de partout, une vingtaine peut-être. D'autres, là-bas, viennent de remonter dans le camion qui les a amenés, et manœuvrent pour nous barrer la route. " Pousse, pousse ! " crié-je à Lacombe. Il accélère. À près de 40, il bouscule le camion dont l'arrière déforme notre aile. Derrière nous, poussé à bras, le camion vient fermer la rue. Nous sommes bloqués. Mais nous fonçons vers le pont, rompant encore une chicane qui arrêterait des autos de tourisme. »

Wimy et Neuve-Maison *(capitaine Croisilles avec un demi-peloton moto et un groupe de mitrailleuses).* Après avoir résisté toute la nuit, avec pertes, le détachement se replie sur La Capelle puis sur Le Cateau.

Hirson *(capitaine de Villiers-Terrage avec le peloton moto Miral, le 3e peloton AMD de Mierry et un canon de 25).* La ville est occupée par la 1re DLC du général d'Arras qui réquisitionne le GR pour garder son PC de Wimy. La 8. PzDiv qui attaque la ville est bloquée de 18 à 21 heures. La nuit se passe calmement avant que l'ennemi ne reprenne son attaque au matin. La 1re DLC se replie sans prévenir le détachement du GR qui manque d'être encerclé vers 8 heures, mais il parvient à rejoindre Le Cateau puis Wassigny où il est chargé de protéger le PC de la 9e armée. L'aspirant de Mierry se souvient :

« *Je pars avec deux AMD, la troisième étant hors de combattre suite à un accident. Au matin du 17, la ville* [Hirson] *parait déserte mais je m'aperçois rapidement que quelques éléments allemands y patrouillent aussi ; d'où subtil jeu de cache-cache pour découvrir l'autre sans se faire détruire…*

Retour vers Le Cateau avec mon autre AMD en tête tandis que la mienne ferme la colonne, tourelle tournée vers Hirson. À l'entrée de La Capelle, l'AMD de tête, touchée de plein fouet par un obus antichar, est détruite. [l'AMD radio **18 287** finit dans le fossé] *Autour du canon, des Français. Un officier me dit avoir reçu l'ordre de tirer sur tout ce qui se présente venant d'Hirson ! Je lui laisse mes blessés et repars.*

Au Cateau, plus personne de mon GR. Toutefois un ordre m'est transmis : me rendre à Wassigny et me mettre à la disposition du général Giraud, commandant la 9e armée. En arrivant, un capitaine me donne l'ordre de porter mon AMD à l'entrée de la ville et d'en interdire l'accès par la route venant de Hannapes : seul autre obstacle à cet accès, un autobus parisien renversé en travers de la chaussée. Sur une route transversale, s'écoule toute la nuit un lamentable défilé de soldats sans armes, échappés des combats de la Meuse. Malgré ses efforts et même ses invectives, le capitaine ne peut les retenir. »

Interdire l'accès avec une seule AMD et un autobus parisien renversé en travers de la chaussée

Papleux *(PC du GR avec trois pelotons réduits d'AMD et deux pelotons motos du 1er escadron Parouty).* Un flanc-garde composé de deux pelotons d'AMD et un peloton moto se porte sur Anor. Il est relevé dans la nuit par la 1re DLC. Les éléments se repliant sur le PC sont orientés sur Le Cateau.

vendredi
17
MAI

17-18 mai : les combats pour l'honneur

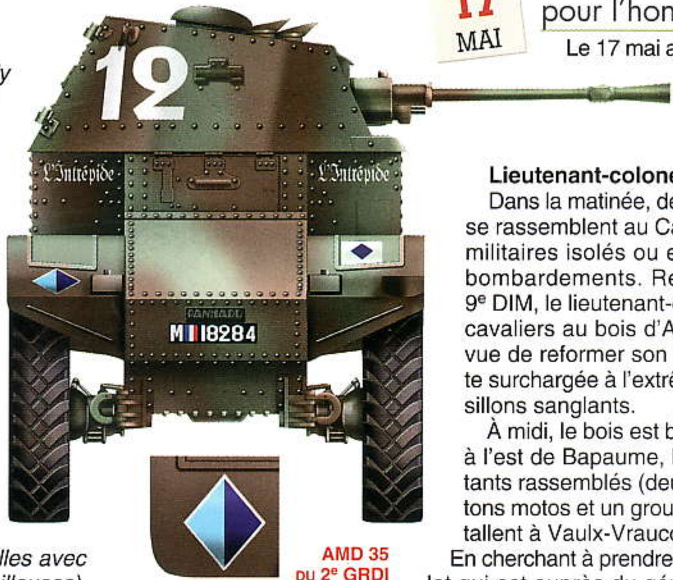
Le 17 mai au matin, le GR se trouve coupé en trois fractions que nous désignerons par le nom de leur chef respectif.

Lieutenant-colonel d'Astafort

Dans la matinée, de nombreuses factions du GR se rassemblent au Cateau que traversent civils et militaires isolés ou en groupes, le tout sous les bombardements. Relevés par l'infanterie de la 9e DIM, le lieutenant-colonel d'Astafort envoie ses cavaliers au bois d'Anneux près de Cambrai, en vue de reformer son GR. Ils empruntent une route surchargée à l'extrême où la Luftwaffe trace des sillons sanglants.

À midi, le bois est bombardé. L'EHR est envoyé à l'est de Bapaume, bientôt suivi par les combattants rassemblés (deux pelotons AMD, deux pelotons motos et un groupe de mitrailleuses) qui s'installent à Vaulx-Vraucourt.

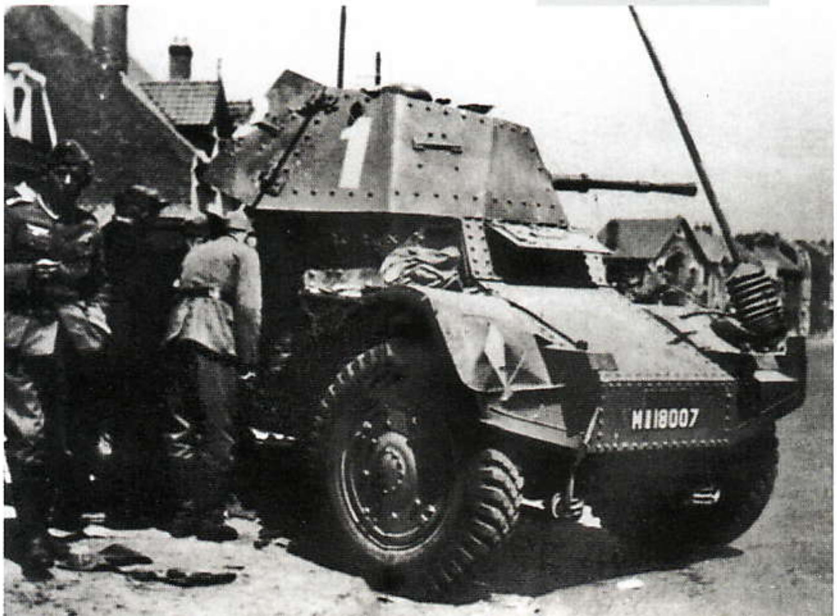
En cherchant à prendre contact avec le général Didelet qui est auprès du général Giraud à Wassigny, le lieutenant-colonel d'Astafort reçoit l'ordre de rejoindre cette localité mais devant l'état de fatigue de ses hommes il surseoit à cet ordre jusqu'aux premières heures du 18 mai.



AMD 35 du 2e GRDI

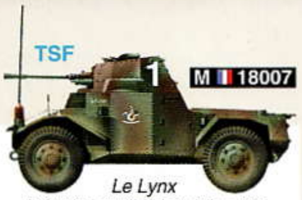
Voici l'AMD M 18 284 *L'Intrépide* du 4e peloton, celui-ci distingué par un losange sur l'aile avant droite, de couleur bleu foncé tranchée de la couleur du peloton : bleu foncé non tranchant (1er peloton), rouge (2e), vert (3e), bleu ciel (4e). Le blanc distingue le commandement.

L'AMD M 18 007 *Le Lynx*, baptisée du nom de l'animal emblématique du 2e GRDI, porte logiquement le numéro «1». Voiture de commandement du capitaine de Villiers-Terrage, elle a probablement été perdue au Catelet le 18 mai. *(DR)*

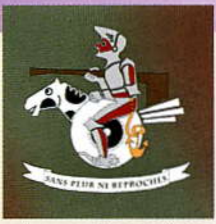


Les AMD 35 du 2e GRDI

Commandement
capitaine de Villiers-Terrage



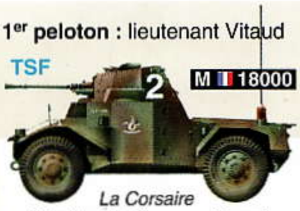
Le Lynx
Détruite au Catelet, 18 mai ?



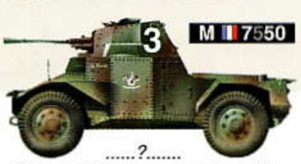
Insigne de l'escadron, peint des deux côtés. L'insigne au lion *(page 76)* est peint aussi sur certaines voitures.

NB : le style des numéros est ici purement indicatif. Nos profils donnent les vrais tracés.

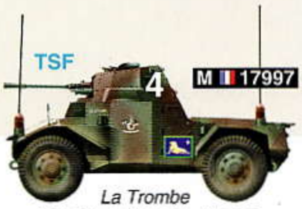
1er peloton : lieutenant Vitaud



La Corsaire
Détruite à Huijbergen, 14 mai

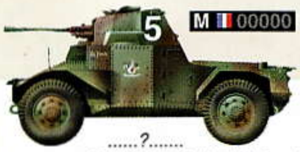


......?.......
Détruite à Huijbergen, 14 mai ?

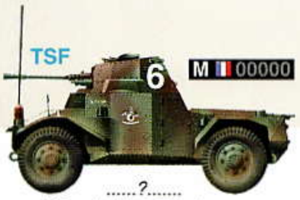


La Trombe
Détruite au Catelet, 18 mai
insigne au lion attesté (page 74)

2e peloton : sous-lieutenant Allo

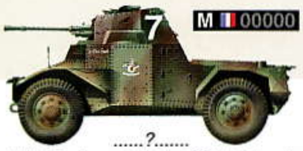


......?.......



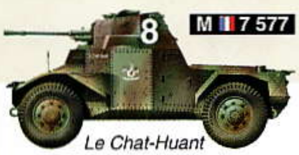
......?.......

2e peloton : trois AMD capturées, dont une à Cambrai le 19 mai

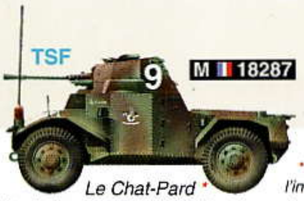


......?.......
MdL Favier, rejoint le GR le 20 mai

3e peloton : aspirant de Mierry

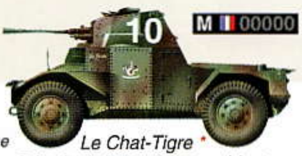


Le Chat-Huant
Capturée le 18 mai



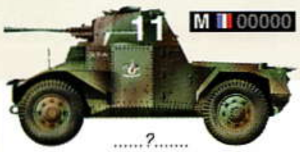
Le Chat-Pard *
Détruite le 17 mai par antichar français

* ou *l'inverse*

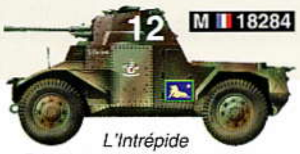


Le Chat-Tigre *
Détruite le 16 mai par accident

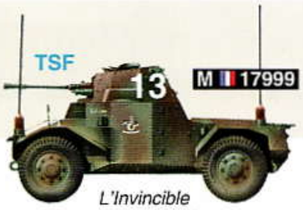
4e peloton : lieutenant de Luynes



......?.......
Combattra en juin avec la 4e DLM

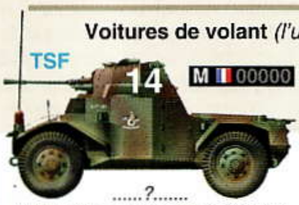


L'Intrépide
Détruite, date et lieu inconnus
insigne au lion attesté



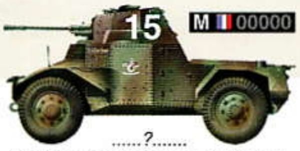
L'Invincible
Détruite, date et lieu inconnus

Voitures de volant *(l'une d'elles probablement au groupe d'escadrons ou au chef de corps)*

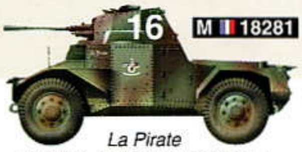


......?.......
Combattra en juin avec la 4e DLM

Couleur distinctive inconnue



......?.......
Combattra en juin avec la 4e DLM



La Pirate
Détruite, date et lieu inconnus

Portrait du sous-lieutenant Allo, chef du 2e peloton, alors qu'il était élève à Saumur.
(DR)

À 3 heures, le capitaine Croisilles reste à Vaulx-Vraucourt avec le peloton moto Miral et le groupe de mitrailleuses Berry, tandis les AMD et un peloton moto (aux ordres du lieutenant Vitaud) partent pour Cambrai où, à 5 heures, ils sont rejoints par l'état-major du GR. Là, ils retrouvent avec joie le lieutenant Vernes avec cinq chars en réparation à l'ouest de la ville. Trois chars enlisés, ont été incendiés en Hollande, quatre autres sont en panne près de Valenciennes et les derniers sont retenus à Saulzoir par une unité d'infanterie.

Ces éléments restent sur Cambrai, tandis que d'Astafort part chercher des ordres auprès du général Didelet. À Bohain il prend contact avec le commandant Hacquard. Poursuivant sa route, il arrive à Wassigny, PC de la 9e DIM, à 8 h 30. Le général Didelet y arrive deux heures plus tard et lui demande d'amener son GR à Molain, où il déplace son PC. À 11 h 30, d'Astafort retrouve ses hommes rejoints par le détachement des Villettes, puis intervient personnellement pour récupérer ses chars tandis que le lieutenant d'Aramon se charge d'orienter le capitaine Croisilles sur Molain. Une nouvelle fois l'insuffisance des transmissions oblige les officiers français à de longs déplacements, empêchant toute action rapide.

15 heures, Cambrai est bombardé. La sortie sud de la ville est complètement embouteillée, alors que des Panzer sont signalés venant de l'est (7. PzDiv). Le lieutenant-colonel décide de pousser coûte que coûte sur Molain.

En arrivant au Catelet à 16 h 20, d'Astafort, avec les AMD, les pelotons motos Barthes et Guerrier, un groupe de mitrailleuses et son état-major, prend contact avec l'élément précurseur du PC de la 9e armée.

À peine dix minutes après, la 6. PzDiv attaque la localité. Redoutant que le général Giraud ne se fasse capturer en arrivant sur place, d'Astafort engage le combat. Deux AMD (lieutenant Vitaud et maréchal des logis Desteirat) détruisent ou immobilisent trois AM, mais l'ennemi se renforce, contournant le Catelet par le sud où le peloton Luynes, avec deux AMD, engage le combat.

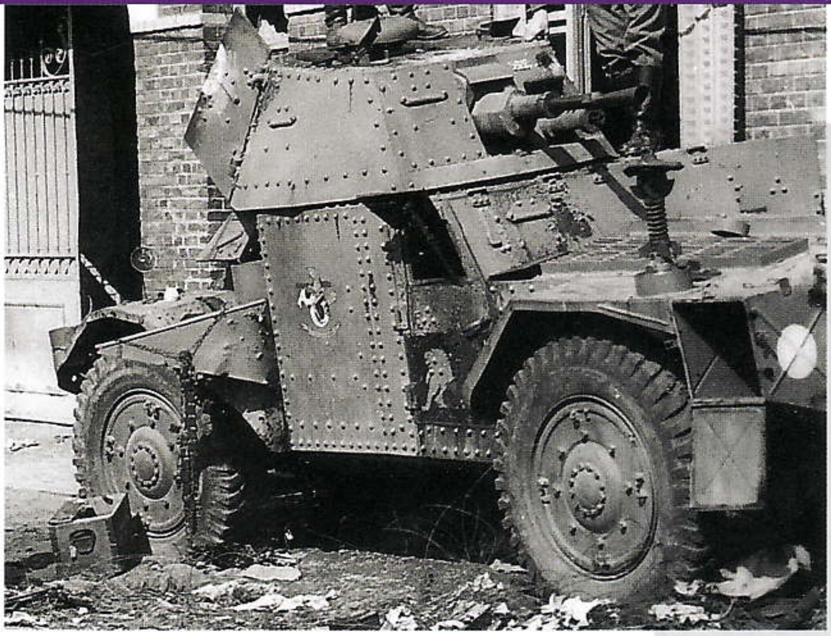
À 17 h 30, le peloton Luynes se replie. Le peloton Vitaud est détruit. Dans le Catelet commence un combat de rues où les cavaliers luttent avec acharnement. Le lieutenant-colonel et les lieutenants Ribadeau-Dumas, Durand et Guerrier, traversent l'Escaut à la nage, sous le feu de l'ennemi. Le lieutenant Guerrier sera capturé deux jours plus tard en essayant de rejoindre la Somme. Le lieutenant Durand disparaît dans un bois. Blessé par une balle, d'Astafort tente de rejoindre Molain, avec Ribadeau-Dumas, où il espère trouver les autres éléments du GR, avec les chars. Ils empruntent la Traction d'un fermier mais ne peuvent guère progresser, les routes étant sillonnées par l'ennemi. Finalement, ils sont capturés à 22 heures.

Après deux heures de lutte, deux AMD s'échappent du Catelet mais les autres éléments du GR sont capturés.

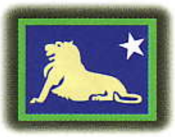
À Cambrai, le détachement du GR reste avec les chars en panne de chenilles. Apprenant le combat du Catelet, il se replie en fin de journée sur Bapaume. Seul l'aspirant Billy est poussé avec quatre chars valides dont celui de l'aspirant Montborene, sur Molain où il arrive à 20 heures pour constater l'absence de troupes. Il passe la nuit sur place avant de retourner sur Cambrai le 19. Se joignant à des éléments de la 1re DLC, il est capturé peu après.

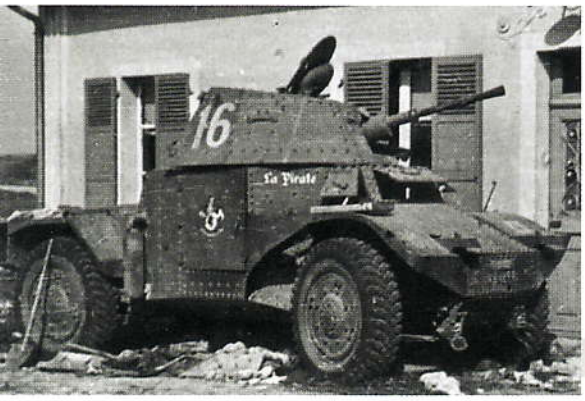
Capitaines de Villiers-Terrage et Croisilles

Le 18 mai à 16 heures, le détachement Villiers-Terrage quitte Wassigny pour Le Catelet, avec l'état-major de la 9e armée. À Molain, il est conservé par le général Didelet, sauf l'aspirant de Mierry qui continue sa route vers Bohain avec les éléments de la 9e armée et l'état-major de la 9e DIM. À 19 heures, le détachement Croisilles rejoint Molain que le général Didelet évacue à son tour pour Bohain qu'il trouve non occupée. À 21 heures, Bohain est attaquée. Les motocyclistes du pelo-



L'AMD M 17 997 ***La Trombe*****, voiture TSF du 1er peloton, est détruite dans la rue centrale du Catelet le 18 mai (→ *vue générale à droite*). Elle arbore un disque de circulation blanc sur le coffre arrière gauche mais aussi l'insigne du 2e GRDI sur la portière de l'inverseur, s'ajoutant à celui de l'escadron AMD.** *(Coll. Lecocq)*





L'AMD M 18 281 ***La Pirate*** **tombe aux mains de l'ennemi à une date et en un lieu inconnus.** *(DR)*

Avers et revers d'une flamme de trompette du 2e GRDI. *(DR)*

tons Miral engagent un combat de rue qui se prolonge jusqu'à 3 heures. De Villiers-Terrage est fait prisonnier le lendemain avec le général Didelet. Le capitaine Croisilles qui, lui, est parvenu à décrocher avec quelques hommes, arrive à Calais le 22 mai. Il participe à la défense de la ville avant d'être capturé avec 14 cavaliers.

De son côté, l'aspirant de Mierry traverse Bohain puis atteint Le Catelet, dans la matinée du 19 mai, éclairant une colonne de véhicules dont certains rencontrés en route, comme le char B 1*bis* **265** *Mistral*. Dans la localité occupée depuis la veille, les Français détruisent deux automitrailleuses. De Mierry décrit la suite :

« *Avec un chef de char B 1bis de la 2e DCR* [sous-lieutenant Raiffaud] *nous décidons d'explorer la sortie sud du Catelet. Pour cela il faut traverser une large place où nous roulons bien écartés l'un de l'autre lorsque mon AMD subit un tir croisé antichar. Un obus entame profondément la droite, un autre plus légèrement le côté gauche mais pas de blessés. Mon inverseur opère instantanément la manœuvre "en arrière" de sorte que les deux ou trois obus suivants nous passent devant le nez.* »

Le *Mistral* détruit alors une arme antichar camouflée derrière une maison et progresse en direction du pont sur l'Escaut où il est détruit à bout portant par deux antichars. « *À ce moment, l'ennemi déclenche un bref mais intense tir d'artillerie. Je me porte alors à la lisière nord du Catelet et, les tirs s'arrêtant, je peux enfin sortir la tête de ma tourelle et aérer l'intérieur du blindé. Quelle n'est pas ma surprise de voir sortir du fossé bordant la route, à deux mètres de moi, la haute silhouette d'un général. Je me mets à ses ordres. Il me dit être le général Giraud*[2] *et être très heureux de la rencontre car il a beaucoup de mal à marcher, souffrant d'une jambe. Étant accompagné par son officier d'ordonnance, je suis obligé de me séparer de mon inverseur que je confie aux cavaliers motocyclistes qui s'étaient joints à moi. Le lieutenant Tannery prend la place libérée et le général est installé vaille que vaille car la raideur de sa jambe ne facilite pas l'installation de ce grand corps.*

La seule ouverture possible est au nord, direction Cambrai. Nous nous engageons sur cette route. Après quelques kilomètres, nous croisons une colonne de camions allemands, ce qui prouve que Cambrai est occupée. Le général décide qu'il faut, le plus vite possible, trouver une cache pour s'y abriter et aviser au mieux.

L'AMD de l'aspirant Mierry a le redoutable honneur de prendre à son bord le général Giraud

J'aperçois, à une centaine de mètres devant nous à ma droite dans un champ, deux chars légers, tourelle dirigée vers l'avant, face à la route. En principe ils ne peuvent pas voir mon AMD. Aussi, j'arrête ma blindée, soulève un peu le général pour prendre quatre obus et tire sur le premier char, puis le second. Je renouvelle mon tir pour plus de sûreté. Ils ont dû être touchés car nous repartons, passons devant eux sans essuyer la moindre réaction.

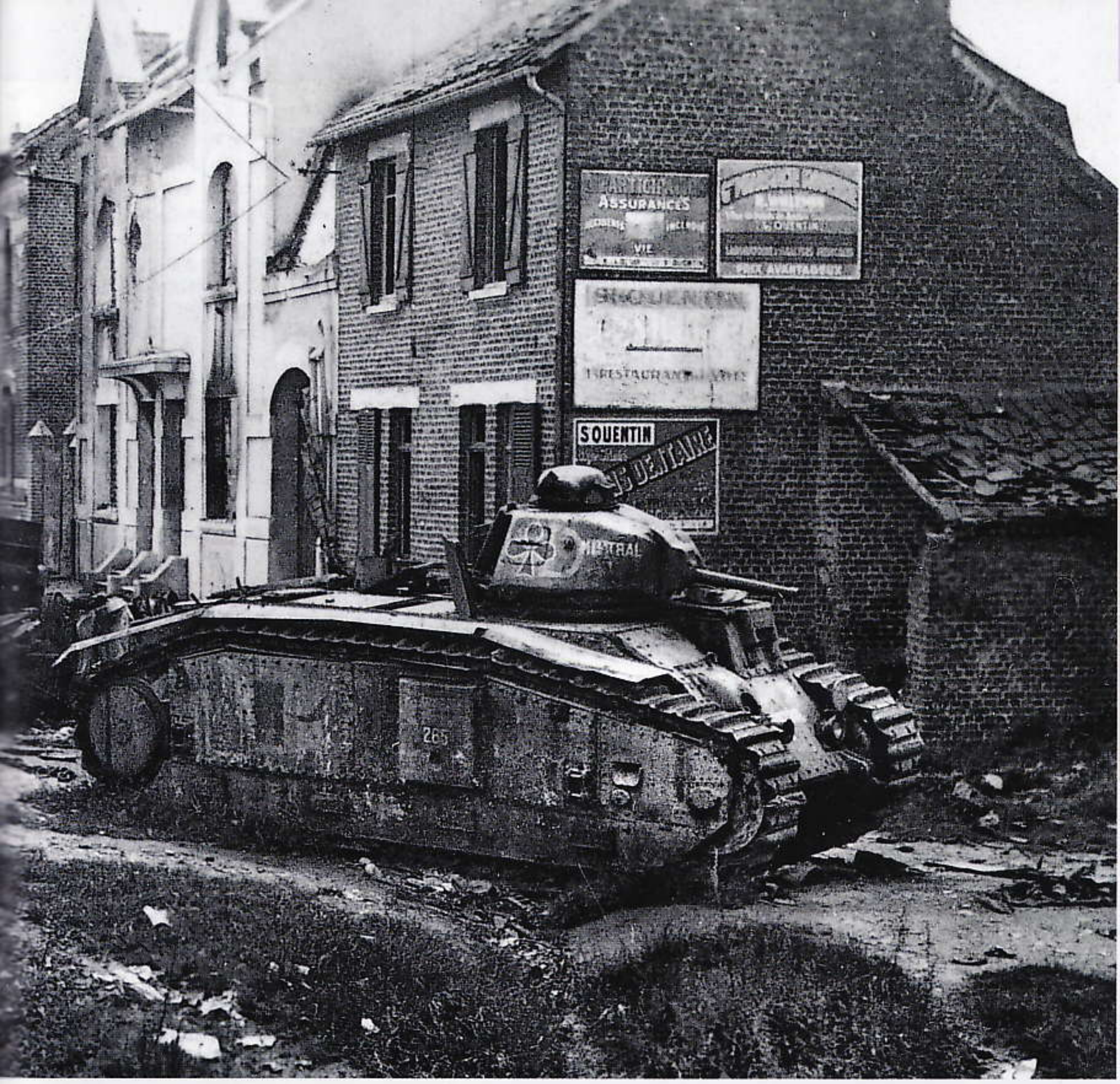
Plus loin, j'aperçois sur la droite une grande exploitation agricole et, avec l'accord du général, dirige le blindé dans la grande cour encadrée par de beaux bâtiments. Une vaste grange, partiellement occupée par des balles de paille, accueille mon AMD dont nous pouvons enfin descendre.

Le général fait quelques pas en dehors de la grange. Il apparaît que les bâtiments sont occupés par de nombreuses personnes, vraisemblablement des réfugiés. Pour le général, la région étant pleine d'Allemands, il nous faut attendre la nuit pour quitter notre refuge. Une ou deux heures s'écoulent, puis des bruits extérieurs nous parviennent distinctement, y compris le

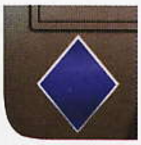
---

NOTE

[2] La veille, le général Giraud est resté à Wassigny le plus longtemps possible pour maintenir le moral, avant de rejoindre Le Catelet, avec le lieutenant Tannery et son sous-officier porte-fanion. À 10 km du Catelet, il est informé de la présence de troupes allemandes. Il abandonne alors sa voiture pour rejoindre son état-major à pied. Pendant trois heures, le petit groupe marche à travers champs, malgré une vieille blessure de guerre qui handicape le général. À la nuit, ils parviennent au Catelet occupée par l'ennemi. Après un échange de coups de feu, ils se réfugient dans le fossé d'un bois où les trouve donc l'aspirant de Mierry.



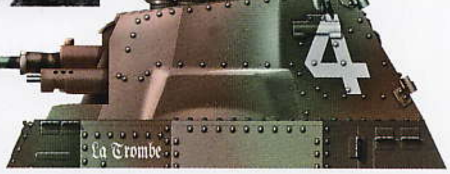
Cette photographie prise du pont sur l'Escaut à l'entrée du Catelet offre une perpective saisissante sur la rue que vient d'emprunter, le 19 mai 1940, le 265 *Mistral* alors commandé par le sous-lieutenant Raiffaud, de la 3e compagnie du 15e BCC, avant d'être atteint, à l'arrêt devant le pont, par le tir d'un antichar qui le prend de dos (pour tous détails sur l'odyssée du *Mistral* ➡ *Chars B au combat* de Stéphane Bonnaud, page 91). En arrière plan, une voiture a sauté et a brûlé. Deux autres VL de l'armée française ont elles aussi été détruites. Un peu plus loin se découpe la haute silhouette d'une AMD 35 Panhard. Il s'agit de la M 17 997 *La Trombe*, du 1er peloton du 2e GRDI, qui a été détruite à cet endroit la veille, 18 mai. Une autre AMD du 2e GRDI (la M 7 577 *Le Chat-Huant* , 3e peloton) connaîtra, au Catelet le matin du 19 mai, une aventure peu commune, permettant au général Giraud d'échapper, très provisoirement hélas, à la capture. *(Coll. F. Vauvillier)*

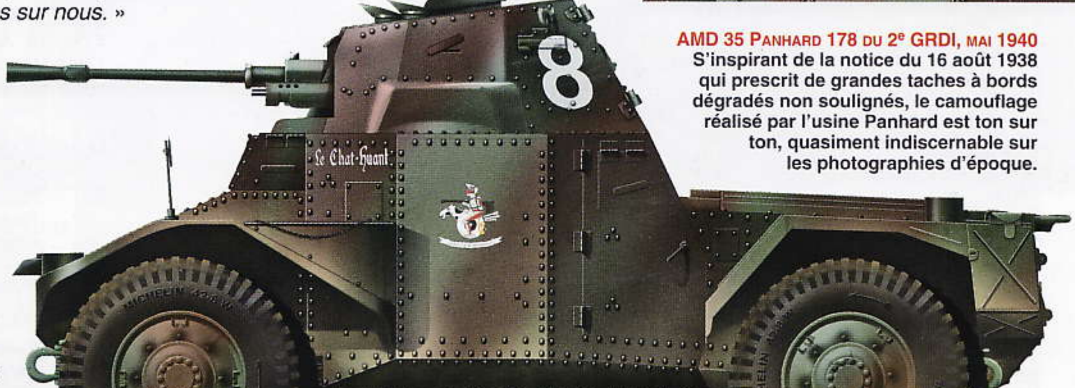


L'AMD M 17 997 *La Trombe*, voiture TSF du 1er peloton (losange bleu foncé).

bruit caractéristique de chenilles de chars tournant dans la cour. Puis nous sommes alertés par des bruits de voix d'hommes et de femmes. Un instant après, des coups de feu sont tirés à travers les portes de la grange. Celles-ci, brusquement ouvertes, laissent passer un groupe de soldats armes pointées sur nous. »

Le général Giraud est capturé avec les hommes l'entourant.





AMD 35 Panhard 178 du 2e GRDI, mai 1940
S'inspirant de la notice du 16 août 1938 qui prescrit de grandes taches à bords dégradés non soulignés, le camouflage réalisé par l'usine Panhard est ton sur ton, quasiment indiscernable sur les photographies d'époque.

Illustrations Éric Schwartz
sur notices d'Érik Barbanson et François Vauvillier
© H&C 2008 - Échelle 1/35

Commandant Hacquard

Le 18 mai à 15 h 30, l'ennemi commence à déborder Bohain qui est traversée par la colonne de l'aspirant de Mierry en fin d'après-midi. L'état-major de la 9e DIM ne s'y arrête pas et continue vers Le Catelet, entraînant dans son sillage le détachement Hacquard. La route est bientôt coupée par une colonne motorisée allemande. Les AMD du sous-lieutenant Allo tentent de passer sans succès. Ce dernier perd son AMD et se fait capturer. Le reste du détachement continue par Maretz et Clairy. À 20 h 30, il subit des tirs à Awoingt, provoquant des blessés. Il parvient finalement à Cambrai le 19 mai où seule une partie du détachement échappe à la capture.

Les rescapés

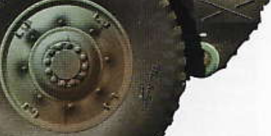
Menacé par l'avance allemande, le 18 mai à 19 heures, l'EHR fait mouvement au nord-est d'Amiens. Il est rejoint dans la nuit par les éléments du capitaine des Villettes et du lieutenant Vernes (dont six chars), venant de Cambrai, mais aussi par trois AMD, dont les rescapées du Catelet, avec les lieutenants de Luynes et Vitaud.

Le 19 mai, ils arrivent à Auneuil près de Beauvais. Le lendemain, le capitaine des Villettes prend le commandement des rescapés. Ils sont rejoints par le capitaine de Mangou. Les blindés sont poussés sur Beauvais où ils gardent les issues jusqu'à 22 heures. Dans la nuit le sous-lieutenant Gauthier lance des patrouilles motos vers Breteuil.

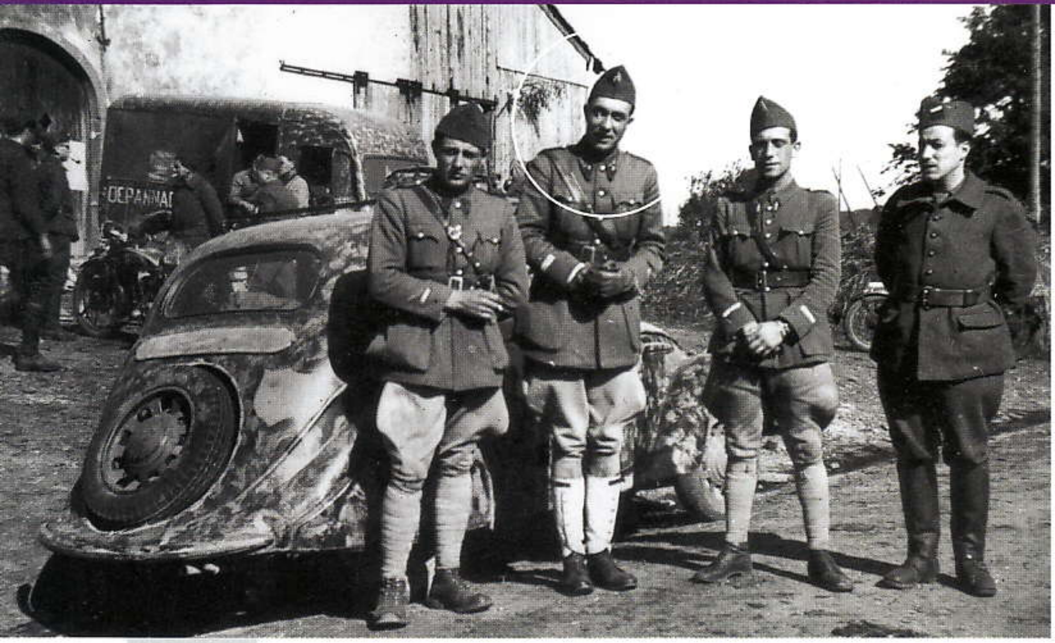
Le 20 mai, le maréchal des logis Favier rejoint avec son AMD.

Le 21, le peloton de chars Bideau dégage une batterie antichar. Affecté en soutien du 77e GRDI, élément précurseur de la 7e DIC, il combat avec lui jusqu'au 1er juin, avant de réintégrer le GR sans perte.

Le 22, le GR rejoint l'ouest parisien par des routes



La voiture M 7 577 *Le Chat-Huant* (3e peloton) à bord de laquelle le général Giraud monte le 19 mai, est l'une des deux seules du 2e GRDI identifiées à ce jour appartenant à un marché de 1938 (➡ *GBM 82 page 38*). Sa tourelle comporte encore la fente de vision latérale, supprimée sur les fabrications ultérieures.



Retour en arrière, à l'automne 1939 au 2e escadron moto. De gauche à droite, devant une Peugeot 202 au camouflage original, les lieutenants Miral, Morin (tué aux Pays-Bas le 13 mai) et Redon. Au fond, une fourgonnette de réquisition affectée au dépannage.
(Coll. Gasselin)

encombrées de civils se dirigeant vers le sud avec des troupes plus ou moins constituées, tandis que des unités montent vers la Somme où un front se reforme.

En fin d'après-midi, le commandant Hacquard rejoint avec le sous-lieutenant Kiffer et une douzaine de cavaliers. Aussitôt, il prend le commandement du GR qui arrive à Montlhéry le 24 mai, tandis que les AMD et trois chars sont envoyés pour réparation aux usines Panhard de la porte d'Ivry et Hotchkiss de Saint-Denis.

Du 25 mai au 1er juin, le 2e GRDI cantonne à Cheptainville. Moments agréables après les durs combats vécus. Il est rejoint par le peloton Bideau avec trois chars et par un groupe de 18 hommes encadrés par le lieutenant Robineau-Bourgneuf et le sous-lieutenant Fouillet. Issus des 92 permissionnaires qui ont été rassemblés près de Boulogne-sur-Mer, ils ont été armés et incorporés aux forces de défense de la ville puis le 26 mai, à celle du camp retranché de Dunkerque, avant d'embarquer avec le 4e RDP. Les pertes s'élèvent à 19 officiers dont deux tués et un blessé, 23 sous-officiers et 252 cavaliers, soit le tiers des effectifs présents le 10 mai, et à environ 300 véhicules, soit 75 % de la dotation initiale. Mais pendant dix jours, le 2e GRDI s'est battu sans interruption jusqu'à la limite de ses forces. Éclatant sous la pression des Panzer, il a continué une lutte sans espoir, donnant un bel exemple de la ténacité de la cavalerie française de 1940.

Début juin les rescapés sont incorporés dans deux unités éphémères, d'une part le **128e GRDI** (deux pelotons motos et un groupe de canon de 25) du capitaine de Mangou, et d'autre part le **19e dragons-chars** du commandant Hacquard. Ce régiment formé dans l'extrême urgence aurait dû recevoir une quarantaine de chars mais, le matériel faisant défaut, il se trouve réduit aux H 39 réparés du 2e GRDI et reprendra la lutte sur la Loire aux côtés des cadets de Saumur. ■

Les derniers Hotchkiss du 2e GRDI combattront sur la Loire pour la défense de l'école de Saumur

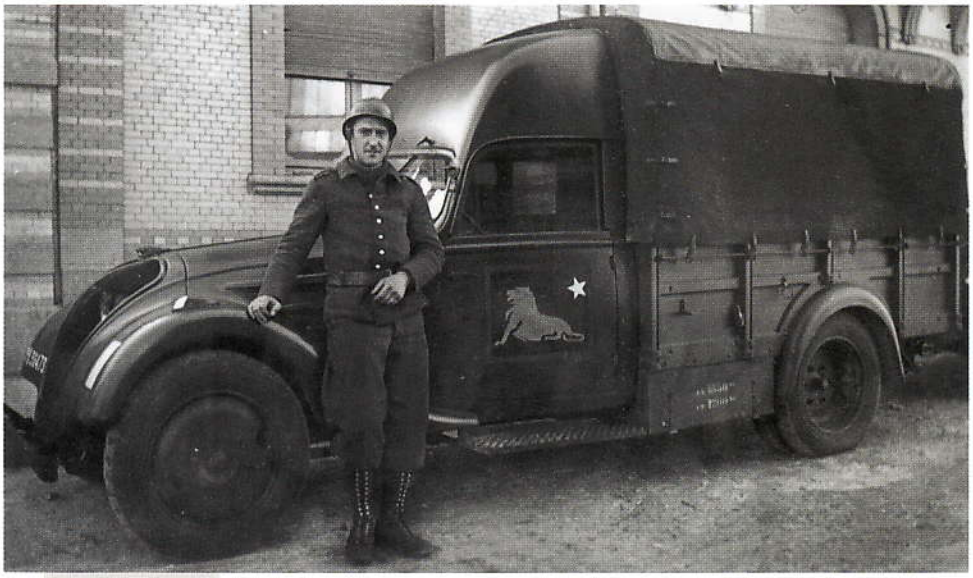
Bibliographie

Histoire d'un GR (le 2e GRDI), édition de l'amicale, 1950

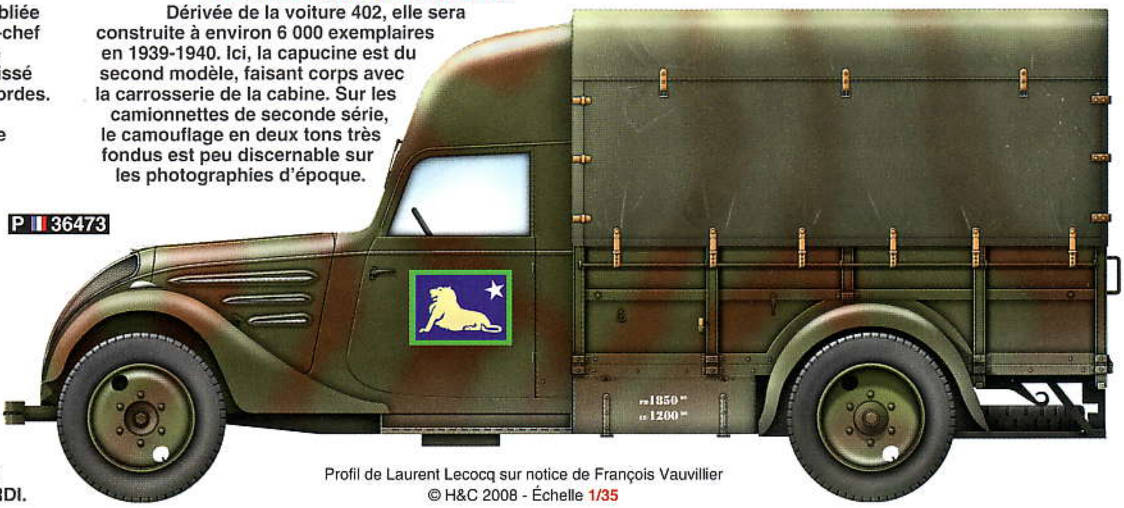
En automitrailleuse à travers les batailles de mai, Guy de Chezal, Plon 1941.

Remerciements

L'auteur tient à remercier les anciens qui l'ont aidé et les membres de leur famille : MM. Boulesteix, Cubertafond, Guerrier, Malbosc, de Mierry, Mmes veuves Gasselin et Limousin, Mme Annick Donneau, fille du motocycliste André Donneau, MM. Dominique Renard, fils du docteur Renard et Jean Bondeux, fils du motocycliste René Bondeux. Ses remerciements s'adressent aussi à Pascal Danjou, Frédéric Guidicelli (association GRCA), Hervé Halfen, Laurent Lecocq, Régis Potié et François Vauvillier.

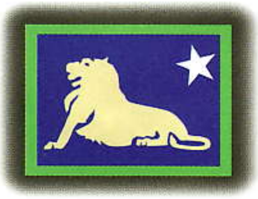


Sur cette photographie prise au même moment que celle déjà publiée (➡ *GBM 82 page 53*), le brigadier-chef Boulesteix, responsable de cette camionnette Peugeot DK 5J, a laissé place à son chauffeur Antoine Bordes. Celui-ci nous permet cette fois de détailler parfaitement l'insigne peint sur les véhicules du GR.
(Coll. P. Danjou)



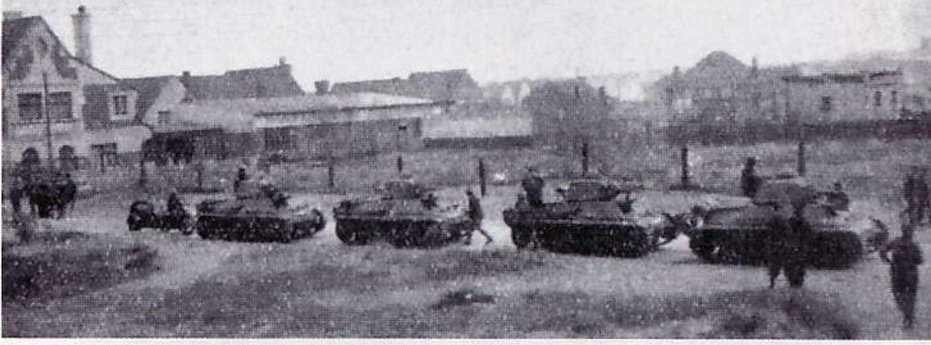
Camionnette 1200 kg Peugeot DK 5J
Dérivée de la voiture 402, elle sera construite à environ 6 000 exemplaires en 1939-1940. Ici, la capucine est du second modèle, faisant corps avec la carrosserie de la cabine. Sur les camionnettes de seconde série, le camouflage en deux tons très fondus est peu discernable sur les photographies d'époque.

Profil de Laurent Lecocq sur notice de François Vauvillier
© H&C 2008 - Échelle 1/35



Insigne de véhicule du 2e GRDI
Un lion couché surmonté d'une étoile à cinq branches, le tout sur un rectangle présumé aux couleurs distinctives des GRDI.

Voici la seule photographie, issue de l'historique du GR, montrant de façon certaine des chars Hotchkiss H 39 du 2e GRDI, au moment de leur arrivée au corps fin avril 1940 à Bray-Dunes. *(DR)*



Char léger Hotchkiss H 39 du 2e GRDI
Aucun signe distinctif ne permet d'identifier les chars attribués au 2e GRDI. Ils appartiennent aux lots sortis de l'usine Hotchkiss de Saint-Denis avec le canon de 37 SA 38 monté d'origine et une queue passe-tranchée. Une étude approfondie des tranches livrées en unités permet d'affirmer que tous les Hotchkiss H 39 livrés au GR ont leur immatriculation située entre 40 870 et 41 000.

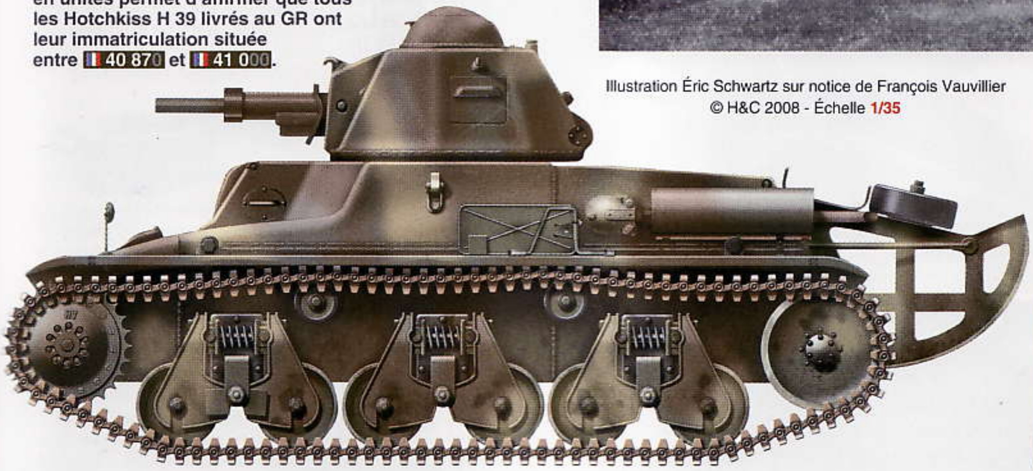
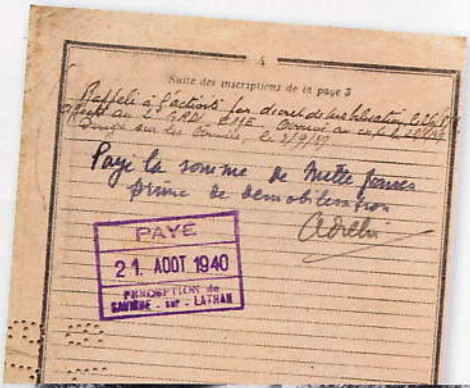


Illustration Éric Schwartz sur notice de François Vauvillier
© H&C 2008 - Échelle 1/35



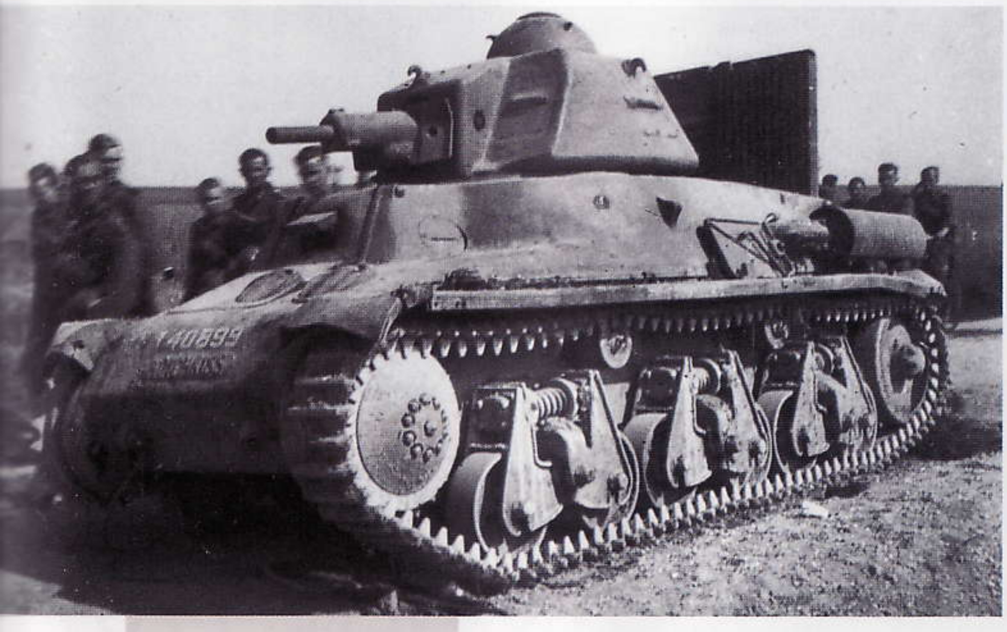
4

Suite des inscriptions de la page 3

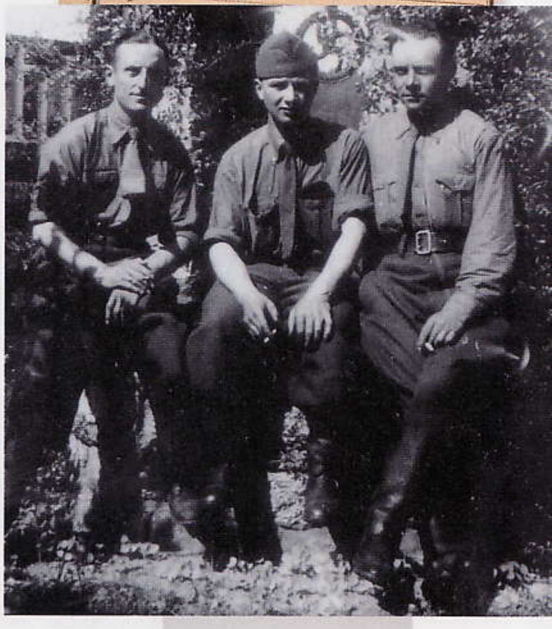
Rappelé à l'activité par décret de mobilisation [illegible]
Affecté au 2e GRDI EHE. Arrivé au corps le [illegible]
Dirigé sur les Armées, le 3/9/39

Payé la somme de mille francs
prime de démobilisation

PAYE
21. AOUT 1940
PERCEPTION de
SAVIGNÉ - sur - LATHAN

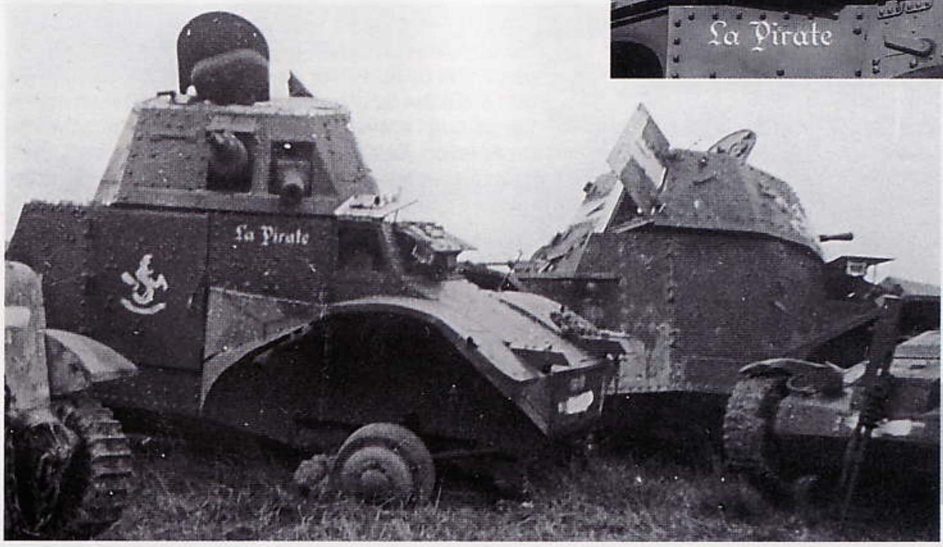


Ce Hotchkiss H 39 pourrait appartenir au 2e GRDI, comme le permettraient son immatriculation 40 899 et l'absence de tout signe distinctif apparent. *(Coll. de l'auteur)*

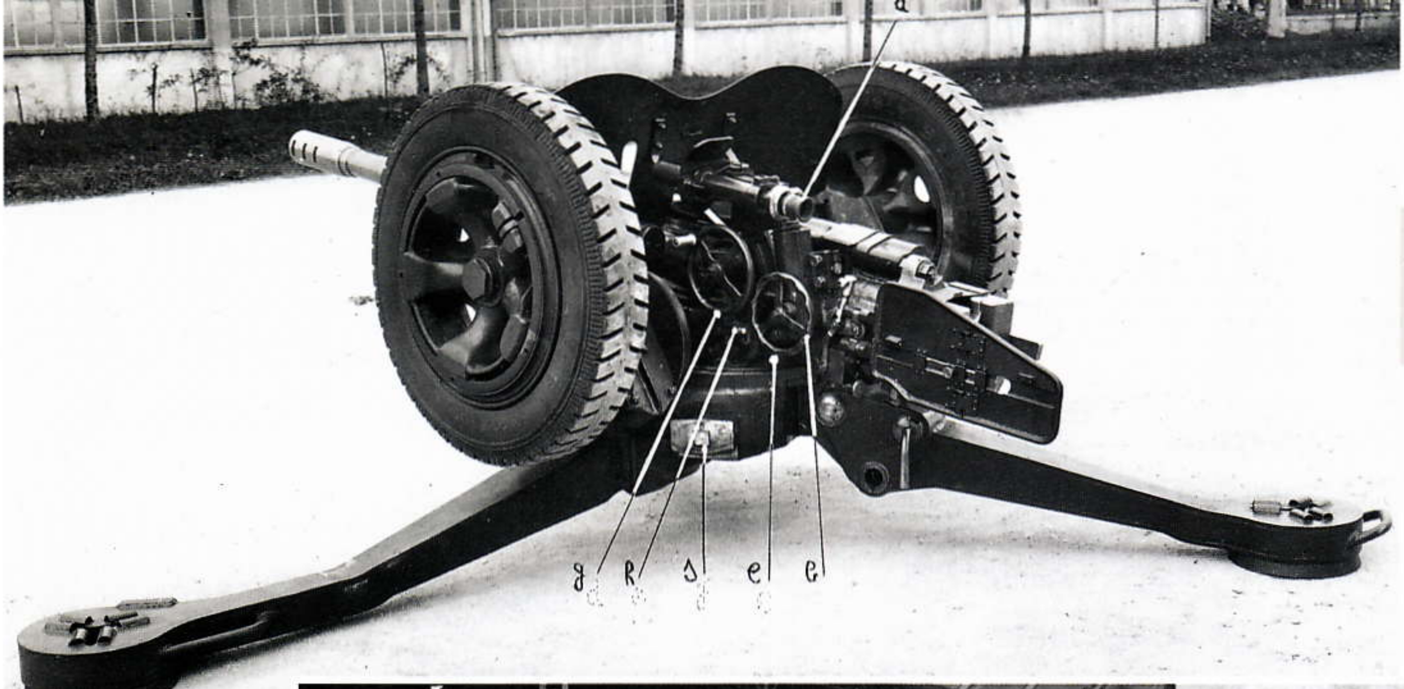


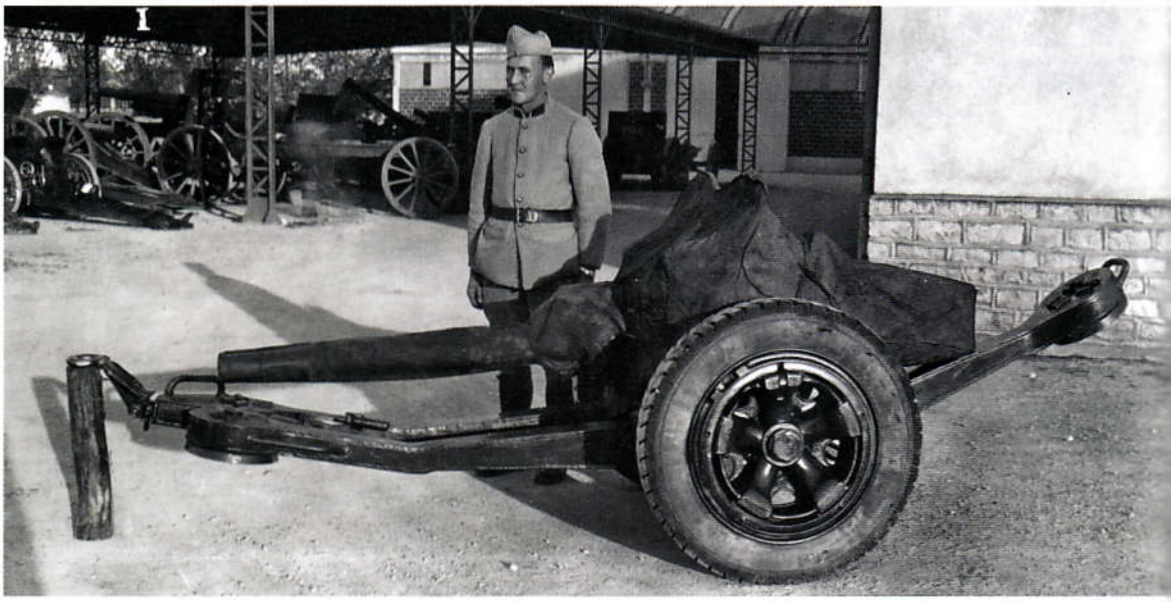
Début juin 1940, les rescapés du 2e GRDI cantonnent dans l'une des dépendances du château de Dampierre, propriété du lieutenant de Luynes, chef d'un peloton d'AMD. Avant de reprendre le combat, chacun profite de ce moment de détente. De gauche à droite, le maréchal des logis-chef Cervelle, adjoint du capitaine Hubert et auteur de l'historique de l'EHR, le cavalier Malbosc, ancien du 3e RCA et affecté à l'EHR, et le maréchal des logis-chef Loriot, responsable des jalonneurs de l'état-major. *(Coll. Malbosc)*

Au-dessus.
Comme le montre cette page du livret militaire du brigadier-chef Limousin, chaque soldat renvoyé dans ses foyers après la campagne percevra une prime de démobilisation de 1 000 francs. *(Coll. Limousin)*



À l'été 1940, le matériel détruit est rassemblé dans des dépôts avant réparation ou ferraillage. Ainsi retrouvons-nous l'AMD M 18 281 *La Pirate* (tombée à l'ennemi devant une habitation, ➡ *page 74 et insert)* dans un champ d'épaves en compagnie d'un char Renault R 35, d'une autre AMD Panhard et d'une chenillette sur l'avant de laquelle a été posée, tête en bas, une mitrailleuse Hotchkiss. *(Coll. Pascal Danjou)*





Une étude de
Éric Denis
www.atf40.fr

UN TUEUR SUR LA BRÈCHE (III)

LE MATÉRIEL DE 47 ANTICHAR MODÈLE 1939

Dès 1938 est étudiée une évolution du matériel de 47 modèle 1937 par l'installation de la même bouche à feu bibloc sur un affût composé de trois flèches permettant une utilisation à 360°.

TROISIÈME PARTIE
de l'histoire du
MATÉRIEL
DE 47 ANTICHAR
(➡ GBM 82 pages 8-19 et GBM 83 pages 28-38)

La nouvelle configuration augmente sensiblement le poids de l'ensemble, mais répond mieux à une utilisation antichar, du fait d'un emploi possible tous azimuts.

L'affût proposé par l'APX — d'où la première appellation de « *47 APX* » — se compose de trois flèches disposées à 120° et munies de couteaux d'ancrage. En position de route, deux flèches sont réunies et arrimées au crochet de remorquage du véhicule tracteur, tandis que la troisième, articulée en hauteur et légèrement dressée, est fixée par clavetage sur l'affût. La volée de l'arme est orientée vers le véhicule tracteur. La partie haute du bouclier n'est pas coudée et le second bouclier, situé au-dessous du principal, est absent, car incompatible avec l'utilisation du nouvel affût. En outre, l'arme dispose d'un train de roues montées sur pneumatiques increvables type Baudou, ce qui augmente sensiblement ses capacités de vitesse de traction. La pièce se différencie également par l'adjonction d'un frein de bouche, réduisant le recul de la bouche à feu.

Au moment de sa mise en batterie, l'affût triflèche est rigidifié et un système de commande par engrenage permet de surélever les roues et de les disposer de part et d'autre du bouclier. Elles pivotent donc en même temps que l'arme lors des mouvements de pointage en direction. Les caractéristiques du canon sont identiques au modèle 1937 bibloc à l'exception des éléments mentionnés ci-dessous :

Poids du matériel sans couteaux : 1 240 kg
Poids des trois couteaux : 69 kg
Poids du frein de bouche : 12,250 kg
Champ de tir vertical : - 13 à + 14°
Hauteur de l'espace libre entre le sol et le dessous de matériel en position de route : 280 mm
Hauteur des tourillons : 660 mm
Diamètre de roulement des roues : 855 mm
Longueur normale du recul : 400 mm

Des essais prometteurs

Les premiers essais de roulement ont lieu fin septembre et début octobre 1938, ainsi que plusieurs

L'évolution de l'affût aboutissant à la pièce de 47 modèle 1939 est en fait un retour aux sources. Au début de la conception du matériel modèle 1937 (➡ *GBM 82*), l'APX avait prévu un affût à trois flèches permettant une rotation à 360°, affût alors rapidement abandonné à cause d'un poids excessif. *(CAA)*

La pièce est ici en position de route, recouverte d'une bâche de protection. Cet accessoire est important car il protège l'ensemble de l'humidité et évite au matériel de rouiller. Une pièce de 47 modèle 1937 est visible sur la gauche, sous l'abri, en compagnie de nombre d'autres matériels assez représentatifs de l'artillerie française de 1940. *(CAA)*

séances de tir effectuées entre le 15 septembre et le 12 octobre 1938, sans soulever de remarque particulière. Puis la section technique de l'artillerie se livre à Bourges à une épreuve comparative des deux versions du canon de 47, les 20 et 21 octobre de la même année. L'équipe chargée de procéder se compose d'un brigadier chef de pièce et de quatre servants du 25e RA (12e DIM, grande unité active), devant un parterre d'officiers et d'ingénieurs de l'armement. Les résultats, à nuancer car les artilleurs ne sont pas accoutumés au nouveau canon, sont ainsi synthétisés :

« ***a / Mise en batterie et sortie de batterie***

À ce double point de vue, les matériels de 47 APX et de 47 modèle 1937 possèdent une facilité de manœuvre tout à fait comparable. La durée de ces opérations varie, pour l'un comme pour l'autre, de 50 secondes à 1 minute en terrain moyen.

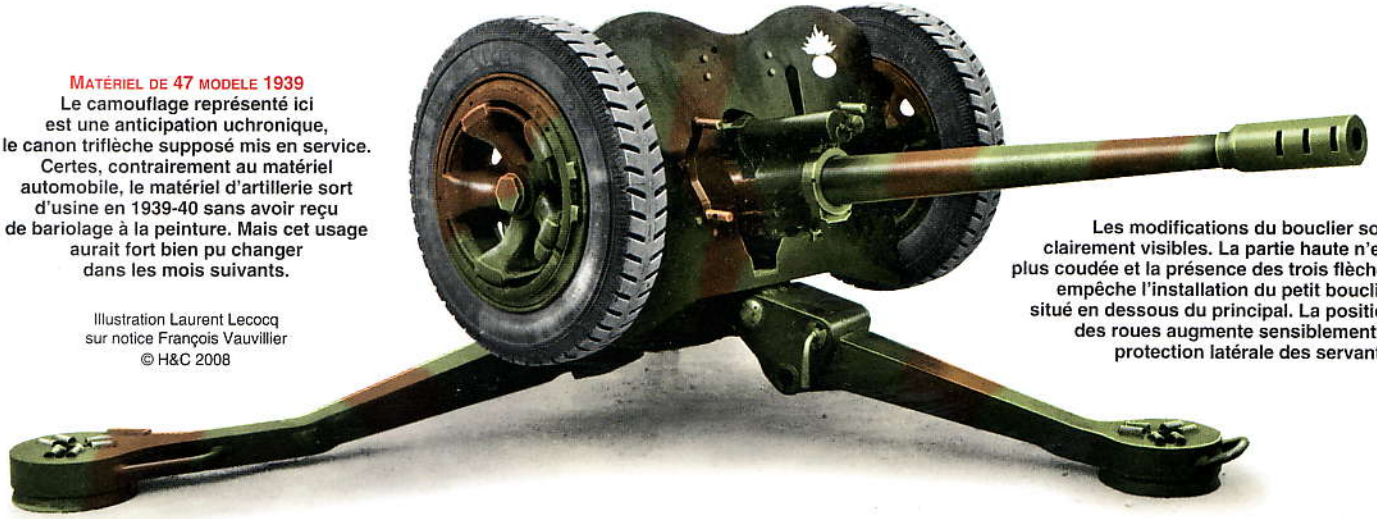
La durée d'enfoncement d'un couteau, à l'aide d'un seul frappeur, peut être estimée, en terrain de circonstance moyenne, à 1 mn pour le 47 APX et 50 secondes pour le 47 modèle 1937. L'enlèvement des couteaux n'a pu être chronométré, car ceux-ci ont dû être extraits par des moyens de fortune, les matériels ne comportant pas d'arrache-couteaux.

En ce qui concerne le matériel de 47 APX, il convient de noter le fait suivant : au cours de la manœuvre de sortie de batterie, lorsque l'on descend les roues sans précautions spéciales, il arrive que les butées, correspondant à la position de route des boîtes de suspension, se faussent. Dans ce cas, à la position « butée », les coins de sellette n'étant pas en face de leurs logements dans les boîtes de suspension, il est impossible de fermer les flèches. Il semble nécessaire de renforcer ces butées.

Un matériel tous azimuts en batterie, et parfaitement adapté à la traction automobile

b/ Déplacement en terrain varié

Attelé derrière tracteur, les deux matériels présentent une égale aptitude au roulement et passent sans difficultés partout où passe le tracteur. Toutefois il convient de noter qu'à la suite de la courte épreuve de roulement en terrain accidenté effectuée au cours de la séance par le 47 modèle 1937, ce matériel a présenté une déformation assez sensible du logement de bêche de la flèche gauche (celle qui porte la lunette d'attelage) ainsi qu'un début de fêlure. Le 47 APX, par contre, ne portait aucune trace de détérioration.

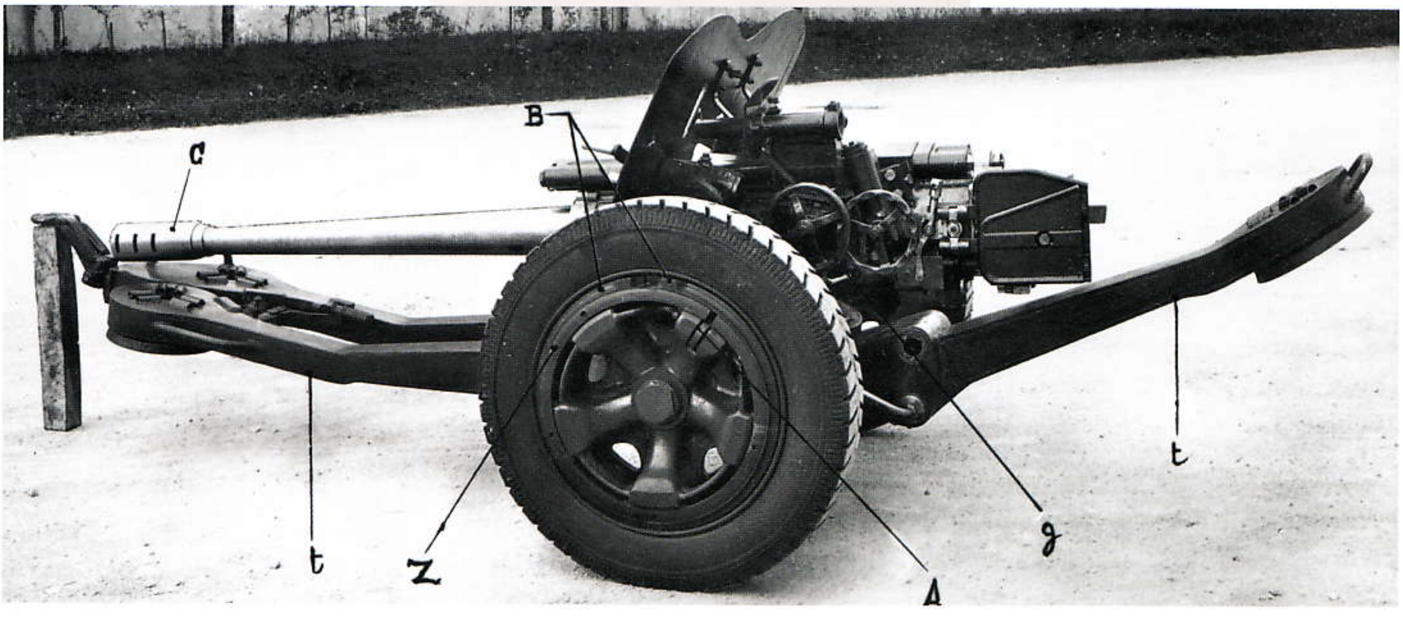


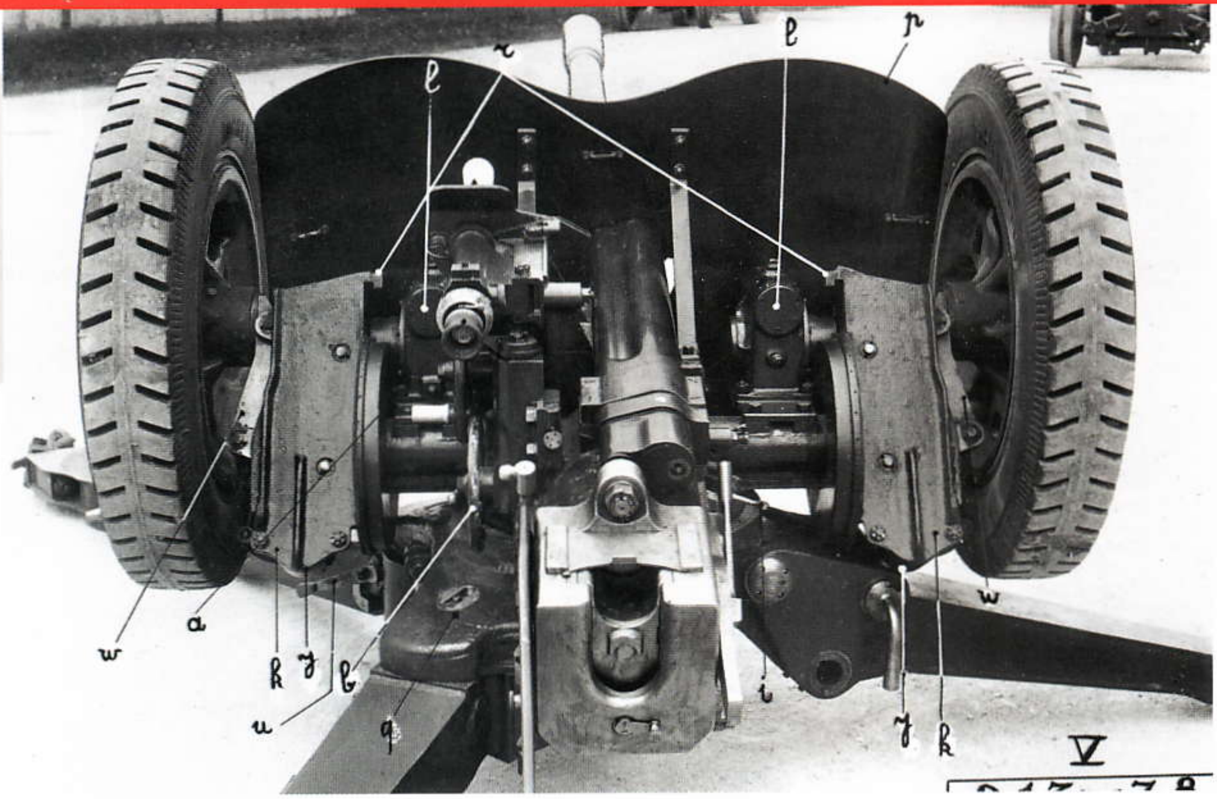
MATÉRIEL DE 47 MODELE 1939
Le camouflage représenté ici est une anticipation uchronique, le canon triflèche supposé mis en service. Certes, contrairement au matériel automobile, le matériel d'artillerie sort d'usine en 1939-40 sans avoir reçu de bariolage à la peinture. Mais cet usage aurait fort bien pu changer dans les mois suivants.

Illustration Laurent Lecocq
sur notice François Vauvillier
© H&C 2008

Les modifications du bouclier sont clairement visibles. La partie haute n'est plus coudée et la présence des trois flèches empêche l'installation du petit bouclier situé en dessous du principal. La position des roues augmente sensiblement la protection latérale des servants.

Les roues sont munies de pneumatiques increvables Baudou permettant une traction à des vitesses plus élevées et répondant aux caractéristiques des tracteurs modernes qui doivent équiper les batteries antichars. Le cache-lueur situé au bout du tube pallie l'une des faiblesses de ce matériel : une grande flamme au départ du coup. *(CAA)*





Indépendamment de l'organisation nouvelle de l'affût et de l'adjonction d'un cache-lueur, la bouche à feu du matériel modèle 1939 est strictement identique à celle du modèle 1937. L'ensemble de la production devait être bibloc, à l'image de la seconde génération du modèle précédent. *(CAA)*

Détail de la lunette d'attelage, l'affût triflèche étant ici en position de route. *(CAA)*

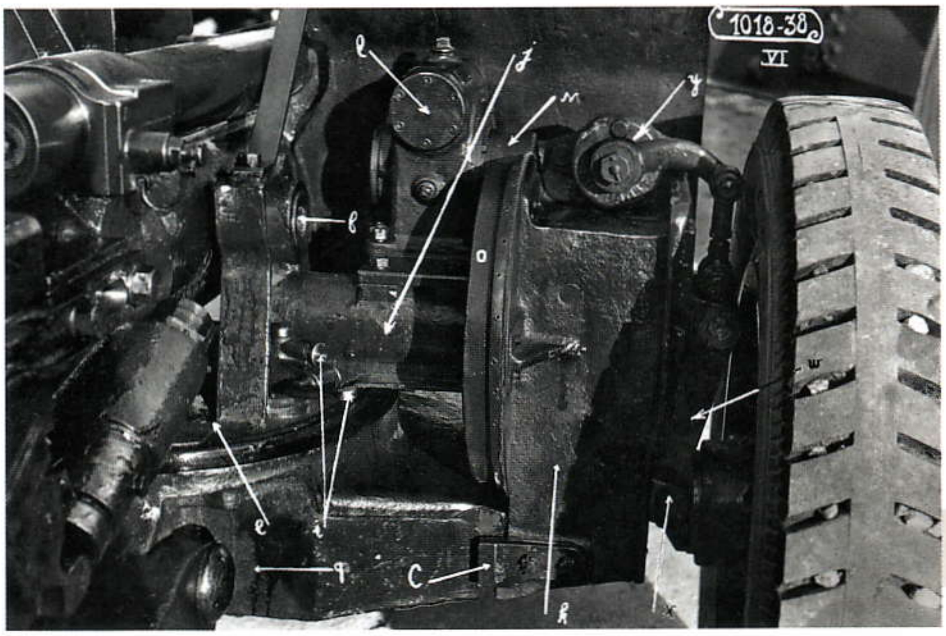
En ce qui concerne le déplacement à bras, le matériel tous azimuts présente, par rapport au matériel biflèche, une sensible infériorité due à son poids élevé (1 250 kg au lieu de 1 080 kg) et à la forme de ses roues qui ne permet pas aux servants de s'y appliquer commodément. Il ne semble pas que l'usage de la bricole soit de nature à faciliter beaucoup les manœuvres à bras dans le cadre du peloton de pièce, car quatre servants font œuvre plus utile en s'appliquant aux roues et aux flèches ; toutefois, si l'on envisage, dans une situation particulièrement difficile, le concours de servants supplémentaires (utilisation du 2ᵉ peloton de pièce d'une section par exemple), ces derniers ne pouvant que difficilement s'appliquer directement au matériel, aideraient, par contre, efficacement à la manœuvre en utilisant les bricoles. »

Ces essais mettent en valeur certaines faiblesses du modèle 1937 (d'où une partie des modifications mentionnées plus haut) mais également le surpoids du modèle APX entraînant bien logiquement des difficultés supplémentaires pour sa manœuvrabilité par la troupe. Pour le reste, les deux pièces se valent, avec le très net avantage, pour le modèle triflèche, d'un pointage possible à 360°. Les essais comparatifs se prolongent le jour suivant par des essais de feu. La séance comporte des tirs de stabilité et à cadence rapide avec repointage en site et azimut entre chaque coup. Après l'épreuve, on constate là encore que les deux armes se valent, et que les effets de déréglages dus au recul sont mineurs.

Sensiblement plus lourd que le modèle 1937, et moins apte à la manœuvre à bras

Un début de production ?

Le 47 APX est adopté l'année suivante, en 1939, après quelques modifications, sous l'appellation de **matériel de 47 modèle 1939**. Commandé à 1 000 exemplaires le 6 janvier 1940 (DM n° 100.144-1-2/1), il doit, en production, prendre la suite des commandes concernant le matériel de 47 modèle 1937. Du fait que celles-ci ne seront pas achevées en juin 1940, il semble donc de prime abord exclu que le 47 triflèche ait connu un début de fabrication. Pourtant, la Wehrmacht en a peut-être possédé puisqu'elle donne à ce modèle l'appellation de *4,7 cm Panzerabwehrkanone 183(f)*. S'agirait-il des premiers matériels en début de fabrication, achevés sous l'Occupation ? L'enquête se poursuit à ce sujet. ■



Les modifications de la tourelle et du train de roulement escamotable sont détaillées sur cette photo. L'ensemble des essais réalisés avant l'adoption démontreront l'efficacité du dispositif, sans que cet aménagement nuise à la vitesse de mise en batterie. *(CAA)*

ABONNEZ-VOUS !

GBM

Histoire de
GUERRE, BLINDÉS & MATÉRIEL

LE MAGAZINE DE LA MOTORISATION
MILITAIRE À LA FRANÇAISE

6 numéros : 36,50 €

au lieu de ~~41,40~~ €

RECEVEZ EN CADEAU

ce fac-similé de 16 pages
du catalogue édité en 1939 par
le mythique constructeur d'Asnières,
présentant la gamme complète des
tous terrains LAFFLY

LAFFLY
NOUVEAU
VOITURES TOUS TERRAINS
Quelques types de Véhicules LAFFLY, tous terrains

RARE ET RECHERCHÉ : le catalogue Laffly 1939 avec la gamme complète des tous terrains, y compris les châssis surbaissés V 15 et W 15.

OFFRE SPÉCIALE NOUVEAUX ABONNÉS

SECRET

CATALOGUE
DES
PIÈCES DE RECHANGE
DES
CHARS RAPIDES 1935 S

SOMUA

MARCHÉ N°

Les 250 premiers à s'abonner pour la première fois à GBM, recevront, EN PLUS, l'extrait du catalogue du char Somua S 35*

* *offre valable dans la limite des stocks disponibles*

Tous les matériels français qui roulent ou tirent sont dans **GBM**

JE M'ABONNE www.blindes-materiel.com

● **HISTOIRE DE GUERRE, BLINDÉS & MATÉRIEL - 1 AN**
6 numéros ☐ **36,50** € *(France)* ☐ **44 €** *(Dom & étranger*
Je recevrai en cadeau le fac-similé LAFFLY 1939

OFFRE SPÉCIALE NOUVEAUX ABONNÉS

☐ *Je m'abonne pour la première fois à GBM.*
Si je suis dans les 250 premiers, je recevrai en plus le fac-similé SOMUA S 35

JE COMPLÈTE MA COLLECTION

• **ANCIENS NUMÉROS** • *(Cercler les numéros choisis)* :
13 - 14 -16 - 19 - 22 - 24 - 25 - 26 - 28 29 - 34 - 35 - 36 - 37 - 39 - 45 - 59 - 61 - 62 - 65 - 66 - 67 - 68 - 69 70 - 71 - 72 - 73 - 74 - 75 - 76 - 77 - 78- 79 - 80 - 81 - 82 - 83 : l'ex : **6,90 €** .... , €[1]

• **HORS-SÉRIES Histoire de Guerre** :1 - 2 - 3 - 5 - 6 - 7 - 8 - 10
l'ex : **10,95 €** *(offre spéciale)* .... , €[1]

• **HORS-SÉRIE MILITARIA N°69** .... 10,95 €[1]

• **BATAILLES N°29** .... 6,50€[1]

FRAIS DE PORT *(1 - magazines)*	*France*	1 ex. : 3 €.	2 à 5 ex. : 5 €.	6 à 12 ex. : 8 €	12 et + : GRATUIT
	DOM-TOM-Europe	1 ex. : 8 €.	2 à 5 ex. : 12 €	6 à 12 ex. : 15 €	12 et + : 18 €.
	USA & Canada	1 ex. : 12 €	2 à 5 ex. : 15 €.	6 à 12 ex. : 18 €	12 et + : nous consulter
	Autres pays.	1 ex. : 15 €.	2 à 5 ex. : 18 €.	5 ex. et + : nous consulter.	

GBM 084

Bon à découper (ou photocopier) et à renvoyer avec votre règlement à
HISTOIRE & COLLECTIONS
5, avenue de la République, 75541 Paris Cedex 11
SERVICE CLIENTS *Fax : 01 47 00 51 11.*
N° Indigo 0 820 888 911
Foreign calls : + 33 140 211 796

Nom
Prénom
Adresse

Code postal ville
Pays Tél.
E-mail*
@
* Important pour être tenu informé de nos promotions

TOTAL GÉNÉRAL , €

Ci-joint mon règlement par ☐ **Chèque bancaire** ☐ **Mandat**
à l'ordre d'Histoire & Collections

☐ **CB n°**

expirant en *mois* *année* *Clé* *(3 derniers chiffres au dos de votre CB)*

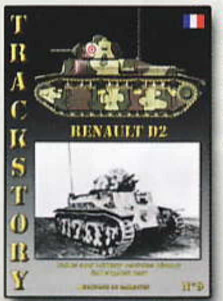
Signature :

TRACKSTORY
Les blindés français de 1940

CENTURYTRACKS
100 ans de chars et véhicules militaires

Les blindés Français de 1940

Chars et véhicules du monde


TRACKSTORY
RENAULT D2
n°9

Septembre 2008
n° 9 :
Renault D2
64 pages,
12 pages
couleurs

n° 2 : Les
semi-chenillés
SdKfz 251
et leurs
variantes

n° 1 :
Shermans
Français
de la
libération
1943-1945

CENTURYTRACKS
Les semi-chenillés Mittlererpanzerkraftwagen Sd.Kfz 251
1943 - 1945 Les Sherman français de la libération
N°2
N°1

TRACKSTORY
RENAULT D1

Toujours disponible
- n° 3 : Chars B1-B1 bis
- n° 4 : Renault R35-R40
- n° 5 : Juin 40
- n° 6 : Hotchkiss H35-H39
- n° 7 : FCM 36
- n° 8 : Renault D1

FOCUS

FOCUS
SOMUA S35
RENAULT UE

Photoscope complet d'un matériel avec historique, photos d'archives, profils et plus de 150 photos couleurs, 44 pages.

n° 1 : Renault UE

Nouveau !
n° 2 : Somua S35

Chaque monographie retrace l'histoire complète et détaillée d'un véhicule. De sa conception aux combats. Les ordres de batailles, les différentes versions, les pays utilisateurs, les marquages et les camouflages, etc... Collections au format 17,5 cm X 24,5 cm. Nombreux profils couleurs, photos d'archives pour la plupart inédites. Couverture pellicullée, dos carré cousu collé. Edition bilingue.

MINITRACKS

Le seul magazine de modélisme militaire
entièrement dédié aux petites échelles

Trimestriel - Format A4 Dos carré,
72 pages couleurs, couverture pellicullée

**Commandez directement
en ligne sur
http://www.minitracks.fr**

MINITRACKS

Nouveau !

**BON DE COMMANDE, à découper ou à recopier
et à nous renvoyer avec votre règlement**

Nbre d'exemplaires commandés : Centurytracks n°1 ☐ n°2 ☐

Trackstory n°3 ☐ n°4 ☐ n°5 ☐ n°6 ☐ n°7 ☐ n°8 ☐ n°9 ☐

TRACKSTORY et **CENTURYTRACKS** :14,50 € par numéro
+ port unitaire .... exemplaire(s) Total ☐

FOCUS : 9.95 € par numéro + port n° 1 ☐ n° 2 ☐ ☐

MINITRACKS : 10.95 € par numéro + port ☐

Abonnement 4 numéros, 41.50 €(france), 46,50 € (CEE)

Port par n° commandé : 3,00 € (france), CEE 4,00 €
A partir de 3 n° : port 7,00 € (France) 9,00 € (CEE) - 4 n° fdp 9,00 € (France), 11,00 € (CEE)
5 n° fdp 11,00 € (France), 15,00 € (CEE) - au delà de 5 n° nous consulter

Nom : Prénom :
n°, rue :
Code Postal : Ville/City :
Pays / Country : Email :
Chèque bancaire ou postal pour France uniquement
France et autres pays / Others country : VISA - Eurocard - Mastercard
Numéro de carte :
Expire le : / / Code de sécurité (au dos de la carte) :
Nom du porteur
Date et signature :

Attention nouvelle adresse
Envoyez votre règlement à : Editions du Barbotin
20, La Deniserie - 28240 - Les Corvées Les Yys - FRANCE
Email : info@edbarbotin.com - ☎ : (33) 02-37-49-84-76

NOUVEAU
en
KIOSQUE

ARMES MILITARIA MAGAZINE
HORS-SÉRIE N° 69
Yves BUFFETAUT
LA BATAILLE DE CAEN
2. DE LA CITÉ MARTYRE À LA VILLE LIBÉRÉE

*bon de commande
également
disponible page 81*

LA BATAILLE DE CAEN
De la cité martyre à la ville libérée

La bataille de Caen est l'une des plus paradoxales de la campagne de Normandie : la ville a été très gravement endommagée et son centre presque entièrement rasé, mais elle n'a connu pour ainsi dire aucun combat.
Et pourtant, il a fallu aux Britanniques cinq semaines de lutte pour s'emparer de Caen, alors que la ville devait tomber dès le soir du 6 juin. Comment expliquer ce paradoxe ?

suite à lire dans
MILITARIA HORS-SÉRIE 69

10,95 €

en kiosque et sur
www.militaria-mag.com

LA BATAILLE DE CAEN DE JUIN A JUILLET 194
CAEN
SEMI-CHENILLES ET BLINDES ALLEMANDS
311

COMPLÉTEZ VOTRE COLLECTION

ANCIENS MAGAZINES : 6,90 €

ANCIENS HORS-SÉRIES 10,95 €

n°13 : Hitler, homme politique ou homme de guerre • Les semi-chenillés américains • mai 40 : le massacre de Paradis

n°14 : Bastagne décembre 44 • Le bataillon de Chartreuse • La suisse pendant la 2e GM • Opération « Frantic »

n°16 : Patton en échec sur la Moselle • Les grosses pièces d'artillerie de la Kriegsmarine • Opération Frantic partie II

n°19 : Hiroshima, Nagazaki : pourquoi ? Les B-26 Marauders français • la bataille du St Laurent • L'ouvrage de Métrich (Maginot)

n°24 : Montcorner, l'attaque de la 4e DCR • Bombardements de Hambourg • Syrie 1941, la guerre censurée • L'aide anglo-américaine à l'URSS

n°25 : Malte, clé de la guerre en Afrique • Churchill et l'anthrax • Iwo Jima, le « hachoir »

n°26 : Le Tiger • Les unités spéciales de la Regia Marina • Darlan et le débarquement en Afrique du Nord • Le I./JG 77 à l'ouest.

n°28 : El Alamein, première grande défaite de l'Axe • la DCA embarquée de l'US navy • les Navajos code Talkers

n°29 : Stalingrad, la roue tourne • Les briseurs de barrages • la A4/V2 premier missile balistique de l'histoire

n°34 : Les bombardements stratégiques du Japon • Les Forces Britanniques en France, • Kharkov 1943 : la Victoire impossible.

n°35 : La Ligne Maginot, la forteresse inachevée • Le système de Bange • Luftwaffe, le I./JG 26 sur le front de l'Est

n°36 : Koursk, la citadelle imprenable • La destruction du fort de Chaberton • Le raid de Doolittle sur Tokyo

n°37 : Arrestation de Jean Moulin • Les mitrailleuses d'infanterie • Le cenre aérien secret de Lipetsk

n°45 : Opération « Anvil-Dragoon » le débarquement en Provence • Le Special Air Service • Derniers canosn à Gibraltar

n°59 : Panzerjäger, les chasseurs de chars de la Wehrmacht • SS-Kavalerie Brigade • Herman Goering • Les Forces spéciales soviétiques

n°61 : La campagne de Tunisie • La motorisation de la Cavalerie • La bataille du Cap Matapan • La bataille du Rail

n°62 : Les bombardements Stratégiqaues sur l'Allemagne • l'été 44 de la division Leclerc • L'opération Tannenberg

n°63 : Jagdpanzer, les mastodontes du Reich • Projet Mullberry, les ports artificiels des Alliés • La bataille de Tikhvine • Walter Wolfrum

n°64 : La 1er DFL de Strasbourg à Colmar • La 79th British Armoured Division en Normandie • La 2./NAG II en Italie • La batterie Lindemann

n°65 : La Luftwaffe en Afrique • le 5e régiment de dragons portés • La MG 42

n°66 : Mers el-Kébir • les automitrailleuses du Regio Esercito • Operation « Marathon » • la Path finder Forced de la RAF

n°67 : Sturmgeschütze • mai 40 second siège de Maubeuge • Les paras du 4e SAS en Bretagne • La guerre en Ethiopie

n°68 : La première bataille de chars de l'histoire • Les Américains à l'assaut de la ligne Maginot • Le Jagdverband 44 : l'escradrille des experts

n°69 : Aout 44 d'avranche à Falaise • l'attaque des ponts de Maastricht • Les derniers combats du 10e corps sur la Loire.

n°70 : La libération de Leningrad • La capture de l'U-570 • Le 17th/21st Lancers pendant la « course vers Tunis »

n°71 : Kamikaze, l'arme ultime • le canon antichar Pak 35/36 • Le baptème du feu de la cavalerie motorisée • A l'assaut de Kerfent

n°72 : la défense aérienne du Reich • Luigi Gorrini et le 18e grippo • Bataille pour Ordjonikidze et la poche de Gizel

n°73 : Le Reich pouvait-il repousser le débarquement ? • L'armée rouge reprend la Crimée • Les tireurs d'élite britannqiues

n°74 : nous avions pourtant une armée magnifique. • le Lorraine 28 ...

n°75 : le Laffly S15 R • la montée en Belgique • le Berliet CBA • le 194 GPF

n°76 : la percée de Sedan • Le char B • AMD Laffly S15 Toe • ER 17

n°77 : la ligne Weygand le 12e GRCA • 155 C Schneider • TOE ER 26 bis Le 14e BCC • Latil TAR

n°78 : Le 1er GRDI • Les motorisés au Maroc • Mortier 220 de Bange • le 14e BCC • Le R11 ...

n°79 : De Gaulle au 507e RCC • Le 220 TR Schneider • l'ER 40 • Renault et les chars furturs • Latil M7 T1 Camions Peugeot...

n°80 : en AMD au 8e cuir. • Mortier de 220 ACS • Le 19e BCC • Le poste E10 • Latil M7 T1(2) • Enquête sur les chars B...

n°81 : 15 mai 40 • Somua S 35 • Le 155 GPF • Les camions Saurer • l'ER 22 des artilleurs • En campagne avec le 7eBCC

n°82 : Tracteur Sauer 6 roues 1939 • Canon AC 47 modème 1937 • Tracteurs Jeffery et Nash Quad • 45e BCG • 2e GRDI de la Sarre

n°83 : les camions Ariès aux Armées • la 345e Cie autonome de chars de combat à Montcornet • les casseurs de Panzer...

ANCIENS HORS-SÉRIES

n° 1 - *GHH001*
Barbarossa : Hitler en échec devant Moscou

n° 2 - *GHH002*
Le Bismark : gloire et défaite, l'opération « Rheinübung »

n° 3 - *GHH003*
La Luftwaffe,1918-1945. Naissance et mort de l'aigle.

n° 5 - *GHH005*
Churchill, les combats du Vieux Lion

n° 6 - *GHH006*
Stratèges et stratégies

n° 7 - *GHH007*
Un siècle
de terrorisme

n° 8 - *GHH008*
Génération Apocalypse : le monde sous la terreur nucléaire.

n° 10 - *HGH001*
La révolution des chars de combat

NOUVEAUTÉ

CHEMIN DES DAMES

L'album souvenir du front de l'Aisne

Durant toute la 1re Guerre mondiale, le département de l'Aisne fut le témoin de terribles batailles. La plus tristement célèbre d'entre-elles, celle du Chemin des Dames en 1917, reste gravée dans le marbre du souvenir français. En marge de l'étude détaillée des opérations militaires, le présent ouvrage va ouvrir ses pages sur une évocation du premier conflit mondial dans cette région du Laonnois et du Soissonnais, en puisant aux sources même de la mémoire. En complément de leurs écrits, ceux qui ont vécu la tragédie de 14-18 l'avaient déjà fixée en des milliers de photographies. Les images, inédites dans leur grande majorité, et complétées d'objets et de reliques soigneusement sélectionnées, ont été rassemblées et commentées uniquement dans le but de transmettre intact le patrimoine qui nous est échu.

CHEMIN DES DAMES
Gérard LACHAUX
L'album souvenir du front de l'Aisne
Histoire & Collections
LA BATAILLE DES TROIS PLATEAUX
LA PERCÉE DE VON BŒHN
L'ÉTÉ SUR LE PLATEAU

Parution AOÛT

- **196 pages**
- **23 x 32 cm**
- **400 photos env.**
- **42,95 €**

Bon de commande page 59